STRUCTUURSTUDIE 1980.

REACTIES

GEMEENTE ZANDVOORT

JUNI 1983

I N H O U D.

27. Koninklijk Nederlands Ondernemersverbond.

28. Werkgroep Huisvesting Zandvoort.

29. Contact Milieubescherming Noord-Holland.

    Stichting Bescherming Duinlandschap

    Stichting Behoud Kostverlorenpark

    Stichting Duinbehoud

30. Cenav B.V.

31. J.K. Christiaanse Amsterdam

32. Werkgroep Noord

33. D 66, afdeling Zandvoort.

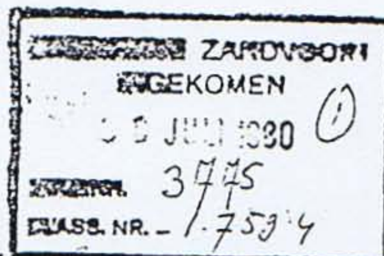
34. Werkgroep Centrum

35. De Kamer van Koophandel en Fabrieken
    voor Haarlem en Omstreken.

3

Nr: I

Zandvoort 29-7-'80.



Mijne heren

Gaarne ben ik bereid om aan het verzoek gehoor te geven voor de ontwikkeling van Zandvoort.

Allereerst het Stationsplein waar onze gasten binnen komen. Daar zien ze een gebouw wat al jaren in de zelfde staat. Waarom daar niet een bioscoop geopend, en het andere gebouw te beschikken voor concerten en uitvoeringen voor de bestaande verenigingen, of andersom. Dat heeft Zandvoort nodig. Als we onder elkaar, zoals dat is gegaan voor het Zwembad, iets offeren, en de rest de regering. moet dat toch kunnen. Volgens de bewoners stinkt het daar ontzettend, wat voor de gezondheid niet bevorderlijk is.

Gaarne had ik nog meer willen schrijven, maar er zal genoeg post over Zandvoort binnen komen.

Hopelijk heeft u succes
Teken ik vriendelijk

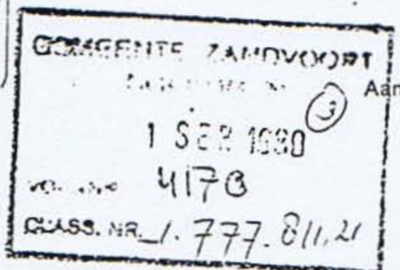
Mevr. M. Eikens
Zuiderstr. 16.

Nr. IV

VH 5. 2/9 '80

HOOGHEEMRAADSCHAP VAN RIJNLAND





Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van Zandvoort
Postbus 2
2040 AA ZANDVOORT

Uw kenmerk :	Uw brief van :	Ons kenmerk :	LEIDEN,
Afd. 1/HK	30 juni 1980	6941	29 augustus 1980

Bijlage(n) : -

verzonden : 29. AUG. 1980

Onderwerp :
structuurstudie Zandvoort mei 1980

In antwoord op bovenvermelde brief delen wij u mede dat de daarbij toegezonden structuurstudie Zandvoort mei 1980 ons geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen in het belang van Rijnlands waterstaat.

Dijkgraaf en hoogheemraden,

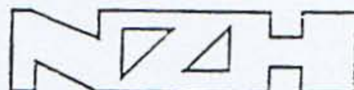
dijkgraaf

secretaris-rentmeester

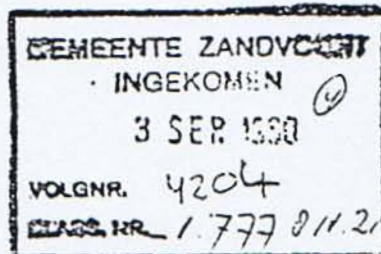
Verzoeke in elke brief slechts één onderwerp te behandelen

Nr. VII

NOORD-ZUID-HOLLANDSE VERVOER MAATSCHAPPIJ NV



LEIDSEVAART 396 / POSTBUS 514 / 2003 RM HAARLEM / TEL.: 023 - 319227 / GIRO 8436


GEMEENTE ZANDVOORT
INGEKOMEN
3 SEP 1980
VOLGNR. 4204
CLASS. NR. 1.777 811.2

Kollege van Burgemeester en
Wethouders der gemeente Zandvoort
Postbus 2
2040 AA ZANDVOORT

Uw kenmerk: Afd. 1/HK Uw brief van: 30-06-1980 Ons kenmerk: 4.300/VO/33.098

Onderwerp: Struktuurstudie Zandvoort Haarlem, 1 september 1980

Edelachtbaar Kollege,

Bij deze doen wij u onze reaktie op de "Struktuurstudie Zandvoort mei 1980" toekomen.

In de deelnota "Verkeer en geluid" wordt een voorstel gedaan voor nieuwe busroutes in Zandvoort. De voorgestelde verlenging van lijn 80 van het busstation naar Nieuw Noord is een verdere bestudering zeker waard. Wij kunnen u echter nu al mededelen dat vóór deze verlenging de momenteel vaak optredende verkeershinder op de te rijden route, zoals onder andere op de Burg. Engelbertstraat, opgelost dient te zijn. Nader onderzoek dient ook plaats te vinden naar de funktie van lijn 81. Een gesuggereerde route naar Zuid is vanwege de te smalle straten en de vele geparkeerde auto's helaas niet mogelijk.

In de struktuurstudie worden een aantal bouwlokaties voorgestelde welke over het algemeen gunstig gelegen zijn ten opzichte van het station en de buslijnen. Alleen de lokaties P1 en P2 liggen zeer excentries. Hierboven is reeds aangegeven dat het ons inziens onmogelijk is een buslijn naar Zandvoort Zuid te voeren. Wij achten het ongewenst nieuwe woningen zo ver van de bestaande openbaar vervoervoorzieningen te bouwen. Wij verzoeken u dan ook bij de verdere afweging van de verschillende bouwlokaties met dit aspekt rekening te houden.

Hoogachtend,
Noord-Zuid-Hollandse
Vervoer Maatschappij n.v.,

FvdB
IB

Opgericht 30.11.41 Ingeschreven in het handelsregister van de K. v. K. te Haarlem onder nr. 1568

Nr. IV



PROVINCIAAL ELECTRICITEITSBEDRIJF VAN NOORD-HOLLAND

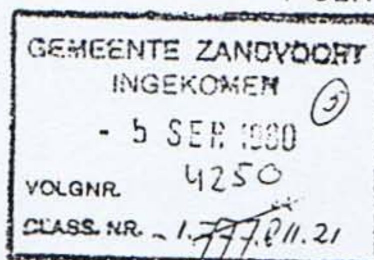
Burgemeester en Wethouders
van Zandvoort

Postbus 2

2040 AA ZANDVOORT

ons kenmerk JZ/15493
toestelnr. 2262
datum

- 4 SEP. 1980



uw brief van 30-6-1980
kenmerk afd.1/HK

Structuurstudie Zandvoort mei 1980

Geacht college,

Naar aanleiding van uw bovenvermeld schrijven delen wij u mede dat de "structuurstudie Zandvoort mei 1980" ons geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Hoogachtend,

PROVINCIAAL ELECTRICITEITSBEDRIJF VAN NOORD-HOLLAND,

drs. d. p. don
econ.bedrijfsdirecteur

800903 ER



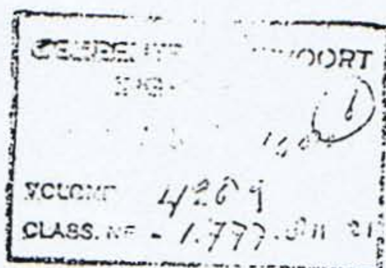


KENNEMER GOLF & COUNTRY CLUB

Nr. V

2042 XT ZANDVOORT, 6 September 1980.
Kennemerweg 78-80
Tel. 02507-2836
K. v. K. HAARLEM, Nr. 59 41 40. vH/mp.

Aan Burgemeester en Wethouders
van Zandvoort.
Postbus 2,
2040 AA ZANDVOORT.



Edelachtbare Heren,

Betr.: Structuurstudie en -schetsen.

Wij ontvingen in dank de "Informatiekrant Zandvoort" van Juni 1980, alsmede met Uw brief van 30 Juni j.l. - Afd. 1/HK - de volledige structuurstudie. Naar aanleiding van Uw verzoek om reacties willen wij ten aanzien van deze stukken het volgende opmerken:

Wij maken nadrukkelijk en ernstig bezwaar tegen het geprojecteerde tracé in de structuurmodellen 1 en 2 A t/m D van de doortrekking van de Herman Heijermansweg naar Zandvoort-Noord, waarvan een gedeelte op ons terrein is geprojecteerd. De redenen hiervoor zijn de volgende:

1) Bij aanleg van de in de structuurmodellen voorkomende verbindingsweg tussen de Zandvoortselaan en Zandvoort-Noord (de doortrekking van de Herman Heijermansweg) zou een van de fraaiste hoge duinwallen die zich in het schaarse ongerepte duingebied, met het aanwezige sterke duinrelief, bevindt dienen te worden geslecht.

   Hetgeen in Uw informatiekrant over bebouwing wordt betoogd (n.l. "dat een uitbreiding van Zandvoort in oostelijke richting alleen ten koste zou gaan van zeer waardevolle elementen zoals het Kostverlorenpark" en verder "de geleidelijke overgang van bebouwing naar duinlandschap is hier zeer gaaf") geldt uiteraard evenzeer en wellicht nog meer ten aanzien van wegaanleg.

   De thans wederom gekozen tracering verbaast ons ten zeerste, omdat bij een bezichtiging ter plaatse in 1973 (toen een dergelijk plan aan de orde was) door Uw burgemeester en twee van Uw hoofdambtenaren reeds eenstemmig is vastgesteld dat iedere aantasting van de bedoelde duinwal onaanvaardbaar móést worden geacht en het wegtracé in elk geval ten Westen van die duinwal diende te blijven.

2) De waarde van de duinwal bedoeld in punt 1) is minstens even groot als die van het Kostverlorenpark. Het slechten van deze duinwal gaat tevens gepaard met het vernielen van:
   a. een zeer fraaie gevarieerde begroeiing van karakteristieke bomen en heesters;
   b. een fraai oud dennenbos juist ten oosten van de duinwal, dat een geliefde schuil- en broedplaats is van reeën en gevogelte, o.m. de weinige bosuilen in deze gemeente.

3) De aanleg van deze weg zou bovendien een zeer ernstige beschadiging van de golfbaan betekenen. Deze nationaal en internationaal bekend staande fraaie baan, die in 1927 werd aangelegd naar het ontwerp van de destijds beroemde golf-architect Harry Colt, en die in nagenoeg iedere wereld-golfatlas te vinden is, zou zwaar verminkt worden daar van 3 holes onmisbare stukken worden afgesneden.

   Dat betekent in feite, dat de gehele baan vernield wordt en een nieuwe aanleg van meerdere holes nodig wordt als dat al mogelijk zou zijn, hetgeen betwijfeld moet worden.

-2-



KENNEMER GOLF & COUNTRY CLUB

2042 XT ZANDVOORT, 6 September 1980.
Kennemerweg 78-80
Tel. 02507-2836
K. v. K. HAARLEM, Nr. 59 41 40.

Bovendien zou het noodzakelijk zijn wil de bij golf noodzakelijke rust gehandhaafd blijven, in de plaats van de te slechten duinwal een nieuwe duinwal op te werpen waardoor het verlies aan terrein nog groter wordt.

De aantasting van het bestaande ongerepte duinrelief gaat hierdoor nog verder. De kosten voor een reconstructie zuller stellig zeer hoog zijn en moeten voorlopig op meer dan ƒ 500.000,-- worden geschat, de prijs van de grond nog daargelaten.

4) Wij zijn van oordeel, dat de betreffende verbindingsweg beslist niet nodig is, daar slechts gedurende een korte periode in het jaar sprake is van een verkeerscongestie.

In die periode dat van deze congestie sprake is, zal deze weg nauwelijks enige verbetering betekenen.

Het bestaande probleem, dat op die piekdagen zoveel automobielen Zandvoort willen binnenkomen om naar het strand en/of de races te gaan waardoor opstoppingen ontstaan, blijft bestaan want er is voor deze aantallen automobielen geen parkeerruimte en die is ook niet te maken zonder grote duingebieden op te offeren. Dat is stellig onverantwoord, juist omdat het alleen om een korte periode en eigenlijk alleen om een klein aantal piekdagen gaat.

Tot een nadere toelichting zijn wij gaarne bereid, evenals voor een bezichtiging ter plaatse. Wij zullen gaarne overleg met U plegen over een andere oplossing, doch behouden ons alle rechten vóór indien het plan in zijn huidige vorm mocht worden vastgesteld.

Hoogachtend,

KENNEMER GOLF & COUNTRY CLUB,

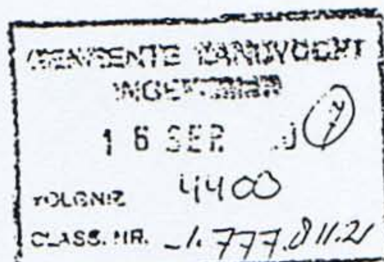
G.H. Rahusen, Voorzitter,

M.J. Tjaarda, Hon. Secretaris.

Nr. VI

Volkstuinvereniging
Zandvoort

Zandvoort 12 September 1980



Aan burgemeester en wethouders
der gemeente Zandvoort.

Naar aanleiding van de informatiekrant Struktuurstudie Zandvoort willen wij als bestuur van de Volkstuinvereniging Zandvoort gaarne reageren. Wij verkeren n.l. in de veronderstelling dat wij op het gebied van recreatie voor heel veel inwoners van onze gemeente.ontzettend belangrijk zijn.

Ruim 100 leden, actief bezig met tuinieren,maar hiernaast nog hun vrouwen en een groot aantal kinderen die op de een of andere manier hun vertier of vermaak vinden. Dit alles betreft dus een paar honderd personen, zowaar dus geen kleine vereniging. Dit tuinieren is vooral de laatste jaren in belangstelling toegenomen. Men heeft hier toch wel een grote behoefte aan. Dit getuigd ook wel onze grote lijst van kandidaat-leden, bijna 70 in getal.

Heel veel van deze mensen die ons als bestuur dan ook steeds maar vragen of zij nu eindelijk eens aan de beurt zijn. En helaas moeten wij velen nog steeds teleurstellen. Maar wij geven de moed nog steeds niet op. Ook al wordt er in dit plan niet over volkstuinen gesproken willen wij toch niet nalaten Uw welwillende aandacht te vragen voor onze problemen.Sportcomplexen worden wel genoemd, zijn ook zeer belangrijk voor de recreatie, maar wij zijn van mening dat het actief tuinieren, met al zijn facetten hiervan, best een bijzondere aandacht mag hebben van diegene die deze zaak moet gaan onderzoeken.

In 1982 bestaan wij als vereniging 10 jaar. Wat een enorm geschenk zou het zijn, als U ons kon mededelen dat er misschien toch nog een klein kansje voor een uitbreiding aanwezig was. Ondanks alle teleurstellingen van de laatste tijd, blijven wij hopen.

Voor nadere toelichtingen of informaties kunt U natuurlijk altijd een beroep op ons doen, Hopende op een vruchtbare discussie op de voorlichtingsavonden en een nadere reactie Uwerzijds verblijven wij nu.

Namens het bestuur

P.C.v.d.Lans

[illegible] 1[illegible]

Penningmeester.

gemeentewaterleidingen

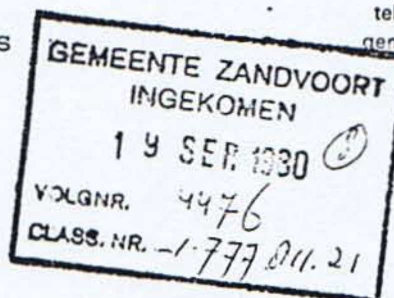
I.H

Nr. VII

postbus 8169
1005 AD amsterdam

aan

Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Zanvoort,
Postbus 2,
2040 AA ZANDVOORT



telefoon (020) 82 08 62
gemeentegirorekening 43
postrekening 67200
telex 16644



onderwerp: struktuurstudie Zandvoort mei 1980

bijlage(n)

amsterdam: 15 september 1980

Nr P 12118/tst. Le 237

Geacht Kollege,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de struktuurstudie Zandvoort mei 1980, die u ons met uw brief dd. 30 juni 1980 hebt toegezonden. Naar aanleiding van deze studie merken wij het volgende op.

?

De aanduiding van de waterwingebieden zoals aangegeven in figuur 4.2-b op bladz. 23 komt niet overeen met de begrenzing van het waterwingebied zoals die is vastgesteld in de Verordening bescherming bodem en grondwater 1974 van de Provincie Noord-Holland. Dit heeft met name konsekwenties voor de mogelijke bouwlokaties P3 en P4, die binnen het waterwingebied vallen zoals in bovengenoemde verordening is aangegeven. Tegen uitbreiding van de bebouwing binnen het waterwingebied hebben wij bezwaar. Naast dit bezwaar uit het oogpunt van de bescherming van de waterwinning, vinden wij ook uit planologische en landschappelijke overwegingen deze bouwlokaties onaanvaardbaar. Zoals in de struktuurstudie ook is genoemd vervullen deze lokaties de funktie van bufferzone tussen het woongebied en het natuurgebied. Door de bebouwing zal deze bufferzone verdwijnen waardoor een direkte druk op het natuurgebied ontstaat. Hierbij moet niet alleen worden gedacht aan rekreatief bezoek, maar ook aan geluids- en verlichtingshinder, die met name op de fauna van invloed zijn. Bovendien wordt hierdoor het toch al beperkte rust- en stiltegebied weer kleiner. De ervaring heeft geleerd dat de invloedssfeer van dergelijk "geknabbel aan de rand" van zo'n gebied veel verder reikt dan die rand zelf.



Deze laatste argumenten gelden ook voor de bouwlokaties P1 en P2. Het totale onbebouwde gebied van de Vlaaije is als open ruimte thans groot genoeg om bij een juist beheer een natuurlijke ontwikkeling van vegetatie en fauna mogelijk te maken. De voorgestelde bouwlokaties halveren dit gebied, waardoor het resterende deel op den duur zodanig aan waarde zal verliezen dat het te zijner tijd zonder veel moeite een andere bestemming zal krijgen. Keuze voor de bouwlokaties P1 t/m 4 betekent in wezen prijs geven van het gehele gebied P als waardevol duingebied.

De keuze voor de bouwlokaties in gebied P krijgt nog een bijzonder accent omdat deze voortvloeit uit de wens tot handhaving van het circuit. In wezen betekent dit dat door dit circuit opnieuw een aanslag wordt gedaan op het nog resterende duingebied. Wij achten dit niet juist. Het is daarom duidelijk dat onze voorkeur uitgaat naar de modellen 2a, 2b of 2c.

Wij vertrouwen dat het bovenstaande zal bijdragen tot een vruchtbare diskussie over deze, naar onze mening goed opgezette, struktuurstudie.

Hoogachtend,

direkteur wnd

STICHTING
WELZIJNSBERAAD
ZANDVOORT

Nr. VIII

sekretariaat:
R.J.M.Peters
Zandvoortselaan 191
2042 XL Zandvoort



Aan het College van Burgemeester
en Wethouders van de gemeente
Zandvoort.

Zandvoort, 15 september 1980

Betreft: "Struktuurstudie Zandvoort mei 1980"

Geacht College,

De "Struktuurstudie Zandvoort mei 1980" werd ons toegezonden toen voor ons het vakantiereces reeds begonnen was. Dit betekende dat een eerste behandeling pas kon plaatsvinden in onze vergadering d.d. 26 augustus j.l..

Vanuit de doelstelling van de St.Welzijnsberaad Zandvoort dat mensen verantwoordelijk zijn voor hun eigen welzijn, gaan wij niet in eerste instantie in op de inhoudelijke kant van de zaak. Wel hebben wij belangstelling voor de wijze waarop Zandvoortse burgers van de strktuurstudie kunnen kennisnemen en daarop inspraak kunnen uitoefenen.

Wij kunnen ons voorstellen dat de hoofdpunten uit de struktuurstudie worden gepresenteerd en toegelicht in een informatiekrant die aan alle burgers wordt uitgereikt.
Tevens dat het gemeentebestuur in samenwerking met het architektenburo een aantal voorlichtingsavonden organiseert voor Zandvoortse wijken en/of belangengroepen (zoals middenstanders, woningzoekenden e.d.).
Deze "gerichte" voorlichtingsavonden maken het mogelijk zowel de informatie, de vraagstelling en eventuele diskussie te beperken tot de belangen van een bepaalde wijk of groep. Daarmee wordt voorkomen dat op één avond een veelheid van zeer uiteenlopende onderwerpen aan bod moet komen, zodat meestal iedereen ontevreden naar huis gaat.

Tenslotte dienen bevolkingsgroepen (wijk- en/of belangengroepen) in de gelegenheid te worden gesteld zich verder in de zaak te verdiepen, eventueel deskundigen te raadplegen en commentaar te leveren.

../2

STICHTING
WELZIJNSBERAAD
ZANDVOORT

sekretariaat:

Daarvoor is allereerst tijd nodig en in tweede instantie, vooral voor wijk- of buurtgerichte groepen, geld (vergaderruimte, papier, postzegels) en eventueel begeleiding nodig. Het verdient daarbij aanbeveling om de betreffende periode ruim te nemen omdat met het vaststellen van een struktuurschets het ruimtelijke beleid van de gemeente voor lange tijd wordt vastgelegd.

Wij mogen uw college er wellicht nog op wijzen dat zowel het Provinciaal Opbouw Orgaan te Haarlem als de Volkshogeschool te Bergen een ruime ervaring hebben in het begeleiden van inspraak op het gebied van de ruimtelijke ordening. Het welzijnsberaad Zandvoort zou daarbij als stuurgroep en/of begeleidingsgroep kunnen optreden.

Gaarne verzoeken wij u ons nader te informeren over de te volgen procedure.

Met vriendelijke groeten,
namens J.Wolzak, voorzitter,

A.J.M.Peters,
sekretaris

Nr. IX

BV NEMEOG

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de Gemeente Zandvoort
Postbus 2
2040 AA Zandvoort

BV Nemeog
Katreinetoren 12e etage
Utrecht CS
Telefoon 030-35 35 25
030-35 3348
Bankier: Vlaer & Kol, Utrecht



Uw kenmerk : Afd 1/HK
Uw brief van : 30 juni 1980
Ons kenmerk : Alg 94/Zvt/806/115
Bijlagen : –
Onderwerp : Zandvoort, struktuurstudie mei 1980

Utrecht, 23 september 1980

Geacht College,

U heeft ons verzocht een reaktie te mogen ontvangen op de "struktuurstudie Zandvoort mei 1980".

In verband daarmede berichten wij U als volgt :

Alhoewel in punt 4.8.2. van deze studie de lokatie stationsomgeving o.a. geschikt wordt geacht voor openbare of rekreatieve voorzieningen met mogelijk een kleine kantoorakkomodatie, garagebedrijf annex showroom, alsmede woningbouw in gestapelde vorm, wordt voor de stationsomgeving in alle struktuurmodellen uitsluitend gesproken over de bestemming "wonen".

De situering van het terrein is evenwel zodanig dat het realiseren van een plan met uitsluitend woningen met hoge – wellicht te hoge – kosten gepaard zal gaan.

Onzerzijds is in een eerder stadium als mogelijke bestemming aangegeven :

station annex kantoren/appartementen; sporthal squash/tennis e.d., eventueel te kombineren met een eenvoudig restaurant; en een deel nader te bepalen woonbebouwing.
Wij zijn er daarbij vanuitgegaan dat bij woonbebouwing het circuit zal zijn opgeheven.

Wij blijven evenwel van oordeel dat de door ons aangegeven bestemming de voorkeur verdient.
Wij zullen het derhalve op prijs stellen dat deze bestemming duidelijker in de tekst en in de struktuurstudie wordt aangegeven.

Inmiddels verblijven wij,

hoogachtend.
B.V. Nemeog.

Drs. K.A.J. de Jong,

Mr W.M.Serné
Nedderland 64
28 BREMEN 33

Bremen, 25 September 198o

Nr. X


GEMEENTE ZANDVOORT
INGEKOMEN (4)
30 SEP. 1980
VOLGNR. 4638
CLASS. NR. 1-777.211.21

Burgemeester en Wethouders
der gemeente

Z A N D V O O R T

Nederland

Betr. Uw publicatie i.z.structuurstudie
1 tot 2 D

Allereerst wil ik naar voren brengen dat geen plannen enige inbreuk mogen maken op definitief geworden bestemmingsplannen e.d. uit het verleden, waaraan de Gemeente zelf gebonden is en waaruit geen nadelen voor "omwonenden" mogen ontstaan, in welke vorm ook, zij het in uitzicht, vrijheid e.d. of door waardevermindering van het eigendom.

Als aan deze onaantastbare rechten wordt voldaan, kunnen de volgende opmerkingen resp. bezware n naar voren worden gebracht.

Uw plannen lijken geen, dan wel niet voldoende, rekening te houden met de"badplaats", het touristen probleem en het parkeerprobleem. Deze plaats moet in het belang van de meesten(niet van mij zelf! gasten en bezoekers kunnen opvangen. Door het toenemend dagjes-tourism ook voldoende verkeer kunnen verwerken. Het is hoogst onpractisch en typische theorie van mensen die alleen geleerd hebben op papier alles uit te dokteren (het is zo geduldig, ook in de politiek) het stratensysteem te doorbreken, te compliceren en de mogelijkheden voor verstoppingen flink te vergroten en daardoor de rechten van de bestaande eigenaren nog meer aan te tasten.
Door onvoldoende ASSISTENTIE VAN DE POLITIE (het gaat om feiten niet om een schuldig verklaren) wordt in strijd met elk nederlands rechts-principe constant op hoogseizoendagen onrechtmatig geparkeerd op privé- terrein van anderen. Het opofferen van een belangrijk en noodzakelijk parkeerterrein (dat door een onjuiste politiek niet voldoende-ten koste van anderen, gebruikt wordt) kan niet getolereerd worden. En dit geldt ook wanneer opnieuw het (zinloos?) optimisme heerst dat het circuit opgeheven wordt.

Ik meen dat het wenselijk is dat allen met gezond verstand de plannen onder no.2 moeten verwerpen, voor zo ver deze reeds niet ipso iure onrechtmatig zijn. Dit betreft dan voor 2 B de wegonderbreking.

In plan 1 zijn m.i. zeer goede punten, echter ik zou niet willen ingrijpen in eventuele rechten van anderen die mij tot heden onbekend zijn.

De toegangswegen naar Zandvoort geven om velerlei redenen en door diverse oorzaken, grote problemen. Natuur moet beschermd worden, anderzijds kan men geen mensen in een conglomeratie laten leven, als de minimum noodzakelijke infrastructuur niet voorhanden is.
Ik spreek geen oordeel uit wáár een wegverbetering eis en plicht is, daar mij hiervoor gegevens en competentie ontbreken.
Echter er moet in de toekomst iets gedaan worden, en Uw structuur-plannen moeten hierop reeds afgestemd worden, ook opdat alles niet

nog meer vastloopt.
Het lijkt een ernstig gebrek dat de plannen"2" hiermede absoluut geen rekening houden.

Ter orientatie, ik ben een voorstander van een "gezellige" plaats, dus voor het behoud van de wat grillige structuur van het centrum, maar er moeten "zekere" verkeersaders geschapen worden die afvloeiing van het verkeer op hoogtijdagen verbetert, zonder natuurlijk een open en doods complex te creeren zoals Brasilea in Brazilie.

Ik hoop hiermede aan Uw verzoek voldaan te hebben ook door te wijzen op eventueel bestaande onaantastbare rechten.

Hoogachtend

eigenaar flat Bgm.van Alphenstr. 57^I
bew. Mevr.G.Serné, echtgenote.

Sportraad Zandvoort

Sekr.: Raadhuis Zandvoort

Nr. XI



Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van Zandvoort.

Onderwerp:
Structuurstudie Zandvoort.

Zandvoort, 29 september 1980

Geacht College,

Met betrekking tot de ons, bij uw schrijven van 30 juni 1980 gezonden structuurstudie Zandvoort delen wij U het volgende mede.

De structuurstudie werd door ons, met name voorzover daarbij de sportbeoefening in Zandvoort in zijn algemeenheid bij betrokken is, bestudeerd. Wij volstaan dan ook met een verwijzing naar het reeds in 1978 kenbaar gemaakte standpunt van de sportraad met betrekking tot mogelijke verplaatsing van sportterreinen. Bij schrijven d.d. 24 februari 1978 hebben wij in eerste instantie ons standpunt verwoord. Daarna werd ook in de nota "Sport in Zandvoort" aandacht aan deze materie geschonken.

Wij mogen U er tevens op wijzen, dat ook de provinciale sportraad zich in het commentaar op de nota "sport in Zandvoort" heeft uitgesproken tegen verplaatsing van de terreinen van "Zandvoortmeeuwen".

Tenslotte moge worden geattendeerd op de in krantenberichten verschenen uitlatingen van de P.P.D. Noordholland, waarin werd gesteld, dat de aanleg van nog meer sportvelden in het binnen-circuitterreinen naar de mening van die instantie is te ontraden.

Hoogachtend,

De Sportraad Zandvoort,

voorzitter

secretaris

3 bijlagen.

Nr. XII

26

PROVINCIALE
WATERSTAAT VAN
NOORD-HOLLAND

Zijlweg 245 Haarlem
Postadres:
Postbus 205, 2050 AE Overveen
Telefoon 023-319350

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente
Zandvoort
Postbus 2
2040 AA ZANDVOORT

GEMEENTE ZANDVOORT
INGEKOMEN
- 2 OKT. 1980
VOLGNR. 4700
CLASS. NR. 1.777 011.21

Uw kenmerk:	Uw brief:	Ons kenmerk:	Haarlem:
Afd. 1/HK	30-6-1980	nr. 482821a afd. 1B tst. 348	29 september 1980

Onderwerp:
"Structuurstudie Zandvoort mei 1980".

Bijlagen: 1

De "Structuurstudie Zandvoort mei 1980", die ik bij uw bovenvermelde brief heb ontvangen, geeft mij aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Ten aanzien van het verkeer en de wegenstructuur.
Met het in de structuurstudie gestelde inzake mogelijke maatregelen ter verbetering van de verkeerscirculatie kan ik over het algemeen instemmen.

Uit vergelijking van kaart 12 (3e fase) van het in het kader van de Verkeersstudie Zuid-Kennemerland uitgebrachte conceptrapport "globale oplossingen" met afbeelding 3 op bladzij 9 van de deelnota "verkeer en geluid" blijkt dat beide kaarten van de wegenstructuur in de eindfase in hoofdzaak overeenstemmen. Wel valt een verschil op met betrekking tot de zuidelijke wijkontsluiting vanaf de Frans Zwaanstraat via de Tolweg in samenhang met de voor de N.Z.H.-buslijn 80 te kiezen route. Laatstbedoelde route zou, met het oog op zo min mogelijk hinder van het overige verkeer voor de bus, zoveel mogelijk vrij moeten liggen van de wijkontsluitingsstraten. In verband hiermee zou, indien voor de bus gekozen wordt voor de route Zandvoortselaan-busweg-Prinsesseweg (zoals beide studies aangeven) de wijkontsluitingsroute moeten lopen via de Tolweg, de Haarlemmerstraat (richting oost-west) en de dr. Gerkestraat (richting west-oost). Ik geef u in overweging afbeelding 3 op bladzij 9 van de nota "verkeer en geluid" in die zin te wijzigen.

Voorts is het mijns inziens aan te bevelen te onderzoeken of op de hoofdroute Cort van der Lindenstraat-Frans Zwaanstraat een tweede, westelijker gelegen, wijkontsluitingsroute naar het centrum zou kunnen worden aangewezen ter ontlasting van de route via de Tolweg en ter bevordering van het gebruik van de hoofdroute Cort v. d. Lindenstraat-Frans Zwaanstraat.

Een onduidelijk punt in de structuurstudie is het toekomstige karakter van de Burg. Engelbertsstraat. Enerzijds wordt de wenselijkheid aangegeven uit een oogpunt van verkeersleefbaarheid (veiligheid en comfort van overstekende voetgangers tussen boulevard en dorpscentrum) deze straat een minder zware verkeersfunctie te geven, anderzijds is deze straat wel aangegeven als wijkstraat, als fietsverbinding en als busroute. Hoewel dit probleem als vrij complex kan worden beschouwd, lijkt het mij toch gewenst op dit punt meer duidelijkheid te verschaffen.

Voorts zou in punt 8.5 op bladzij 75, behalve het feit, dat woningbouw in de nabijheid van het N.S.-station gunstig is, nog kunnen worden vermeld, dat bij andere lokaties overwogen dient te worden of de ligging gunstig is ten opzichte van de bestaande en eventuele nieuwe bushalten.

Ten aanzien van de geluidsbelasting van het circuit.
In de structuurstudie is een indicatieve zonering aangegeven gebaseerd op een geluidscontour van 55 dB(A) etmaalwaarde. Ingevolge de Wet Geluidhinder zal rondom het circuit een zone moeten worden getrokken die ten minste het gebied omvat, waar ten gevolge van het circuit een geluidsniveau heerst van 50 dB(A) etmaalwaarde of meer. Alleen op grond van deze zonering kan een afweging plaatsvinden met betrekking tot mogelijke nieuwe bouwlocaties.

In de circulaire Industrielawaai, welke in de structuurstudie is aangehaald, zijn richtlijnen opgenomen voor maximaal toelaatbare geluidsniveaus binnen zones rond inrichtingen (ontheffingen). Deze richtlijnen geven onder andere aan dat nieuw te projecteren woningen binnen de geluidszone (begrensd door het 50 dB(A) contour) niet mogelijk zijn. Een ontheffing is pas mogelijk na een bestuurlijk afwegingsproces indien sprake is van reeds geprojecteerde in aanbouw zijnde of aanwezige woningen. In de structuurstudie worden desondanks een aantal punten genoemd welke pleiten voor het gebruik maken door Gedeputeerde Staten van die ontheffingsbevoegdheid. Tegen een dergelijke ontheffing kan het volgende worden aangevoerd:

- Gedeputeerde Staten hebben tot op heden bij bedrijven geen ontheffing verleend.
- Het circuitlawaai treedt vaak op in het weekend, hetgeen juist een rustperiode voor bewoners is.
- Het is vooralsnog niet bekend wat er qua maatregelen aan de bron technisch haalbaar is.

In de structuurstudie wordt bij de beschrijving van de bron een onderscheid gemaakt tussen "representatieve races" en "grote lawaaimakers". Bij de representatieve races is de geluidsoverlast minder omdat de sterke overlast van de formule 1, 2 en 3 races hier buiten beschouwing is gehouden omdat die overlast slechts 17 uur per jaar zou optreden.

Het geluidsniveau vanwege een inrichting heeft echter betrekking op etmaalwaarden en is geldig voor elke dag waarop de inrichting in bedrijf is.
In het rapport "Onderzoek reductie geluidshinder circuit Zandvoort" van de Interdepartementale Commissie Geluidshinder (1978, BG-HR-09 01) is ten aanzien van het bepalen van de grenswaarden het volgende opgenomen:
"Het hanteren van een hogere grenswaarde op grond van het feit dat het circuit slechts een beperkt aantal dagen in bedrijf is, zou in afwijking zijn op de gang van zaken die normaal wordt gevolgd bij het vaststellen van grenswaarden."

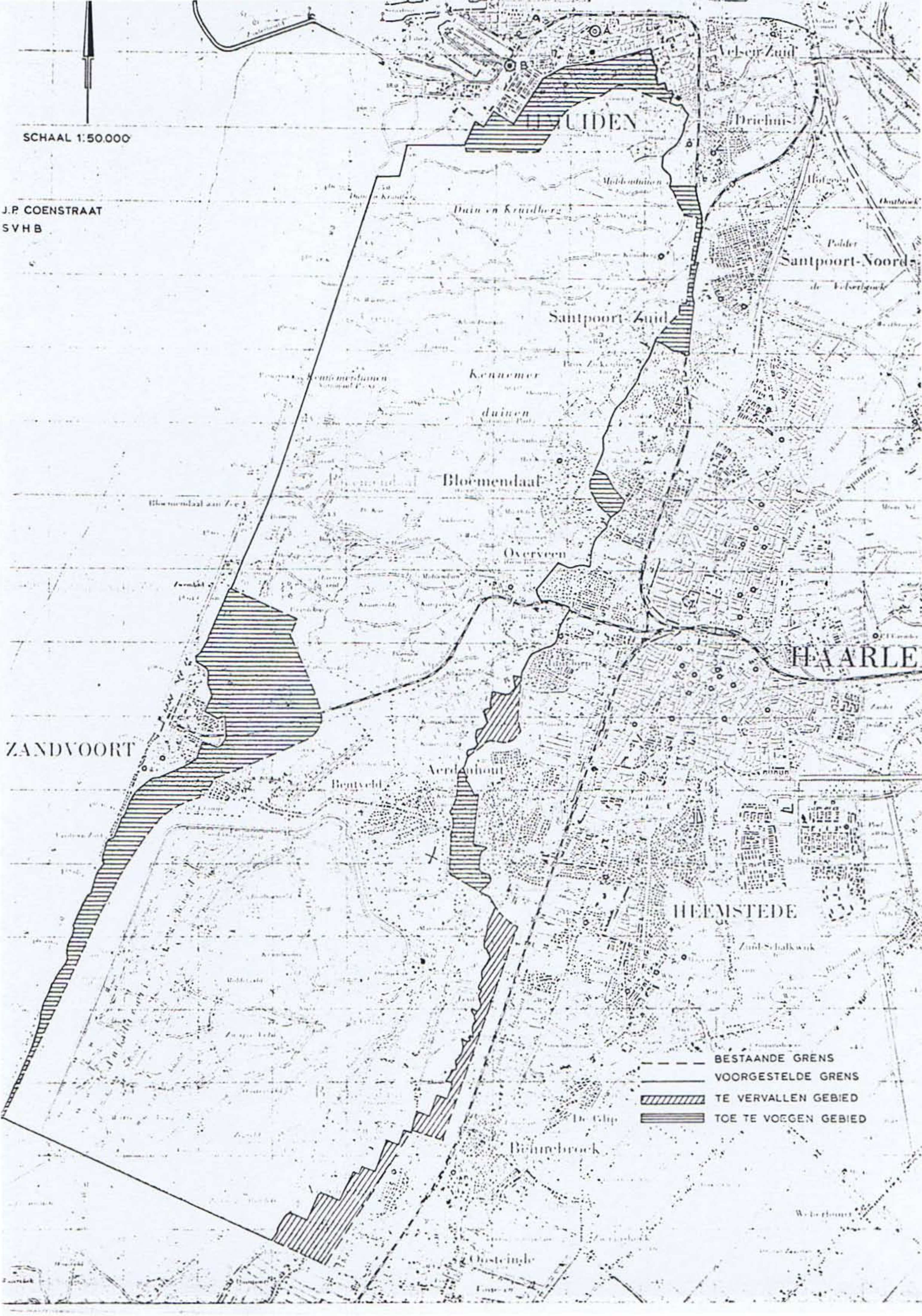
Geconcludeerd moet worden dat het hanteren van het begrip "representatieve races" bij de bepaling van de geluidsoverlast van het circuit niet kan worden onderbouwd, en niet in overeenstemming is met de tot nu toe gevolgde praktijk.
Voorts is het de vraag of Gedeputeerde Staten door middel van de te verlenen vergunning gedurende enkele dagen per jaar een overschrijding van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting zullen toelaten.
Ten aanzien van de geluidshinder kan worden geconcludeerd, dat nieuw te projecteren woonbebouwing in gebieden met een door het circuit veroorzaakte geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) etmaalwaarde niet mogelijk is. Het ontbreken van een dergelijk 50 dB(A) contour maakt het op dit moment niet mogelijk om ook voor de meest zuidelijke van de geopperde bouwlokaties te bepalen of deze onder de beperking van de geluidsoverlast vallen.

Ten aanzien van de bescherming van het waterwingebied.
Bij Gedeputeerde Staten is, met het oog op een meer adequate bescherming van de Noordhollandse waterwingebieden, onlangs een voorstel ingediend tot grenswijziging van de zogenaamde "beschermingsgebieden", behorend bij de Verordening bescherming bodem en grondwater Noord-Holland.
Voor wat betreft uw gemeente zou een niet onaanzienlijk extra areaal binnen de werkingssfeer van bovengenoemde Verordening kunnen komen te liggen (zie bijlage: kaart 5a van het wijzigingsvoorstel).
Ik maak u er nu reeds met klem op attent dat, na het eventueel van kracht worden van de wijzigingsvoorstellen, voor reeds bestaande objecten binnen het nieuwe beschermingsgebied de normale overgangstermijn geldt, doch dat voor nieuwe, onder de Verordening vallende objecten of handelingen op voorhand ontheffing dient te worden aangevraagd van de van toepassing zijnde verbodsbepalingen.

Ik verzoek u dan ook bij het ontwikkelen van een structuurschets voor uw gemeente met het vorenstaande rekening te houden.

De Hoofdingenieur-Directeur van de
Provinciale Waterstaat van Noord-Holland,

NAMENS DEZE


SCHAAL 1:50.000
J.P COENSTRAAT
SVHB
IJMUIDEN
Velsen-Zuid
Driehuis
Santpoort-Noord
Santpoort-Zuid
Kennemer
duinen
Bloemendaal
Overveen
HAARLE
ZANDVOORT
Aerdenhout
Bentveld
HEEMSTEDE
Bennebroek
Oosteinde
BESTAANDE GRENS
VOORGESTELDE GRENS
TE VERVALLEN GEBIED
TOE TE VOEGEN GEBIED

Nr. XIII

Zandvoort, 8 oktober 1980

Aan het College van B. en W.
van Zandvoort

onderwerp: fiets- en voetpaden

Nu zich de kans voordeed Zandvoort tot centrum van het sportieve toeristenverkeer in Kennemerland te maken, staken enkele autoriteiten - onafhankelijk van elkaar - een spaak in het wiel.

Wat is namelijk het geval? In het Provinciale Rijwielpadenplan krijgt Zandvoort o.m. directe verbindingen met Overveen (Kraantje Lek, Elswout) en Ijmuiden.
Functionarissen van Staatsbosbeheer en de natuurbescherming riepen onlangs uit dat de natuur wordt vernield als hier fietspaden worden aangelegd. Men denkt dan zeker aan de hoop herrie die de brommers veroorzaken en de jongens die de omliggende duinen als crossterrein gebruiken (pad naar Langevelderslag).

Wist U dat de afstand tot het Semafoorduin en de Zuiderpier tot het drievoudige kan worden teruggebracht als er een fietspad annex voetpad wordt aangelegd? Dit kan voor velen een aanleiding zijn om de auto thuis te laten en per fiets of te voet een tochtje naar IJmuiden te maken, zonder te worden geplaagd en geïrriteerd door motorlawaai, autofiles en uitlaatgassen. Hetzelfde geldt voor een toekomstig pad naar Kraantje Lek en Elswout. Men bedenke dat talrijke drukke weggedeelten niet eens van fietspaden zijn voorzien.

Over het schadelijke effect voor de natuur het volgende: het karakteristieke duinmilieu waar natuurbeschermers zo nostalgisch over praten is met de infiltratie van Rijnwater in de duingebieden en het onttrekken van duinwater t.b.v. de drinkwatervoorziening al lang verdwenen. Door deze veranderingen is het kenmerkende voedselarme milieu in deze duinstreken tot het verleden gaan behoren. Het heeft dan ook helemaal geen zin om sentimenteel te doen over dingen die er niet meer zijn en in besluitvorming met sentimenten rekening te houden. Anderzijds geeft een te grote toegankelijkheid van duingebieden wel degelijk een schadelijk effect. De gemeente Wassenaar heeft bijvoorbeeld rond de meest kwetsbare duinreservaten omheiningen geplaatst. Maar er is wel een doorgang opengehouden. En brommers worden niet toegelaten. Voor zover ik weet functioneert een en ander al sinds jaren prima. Waarom zou men dat ook niet in Duin-en Kruidberg kunnen doen? Velen, zowel de toeristen als de inwoners van de streek, zouden het toejuichen als de mogelijkheden voor recreatie beter worden benut.

Een fiets-annex voetpad langs de spoorlijn naar De Blinkert zou zelfs een natuurherstellende effect teweeg kunnen brengen omdat men voortaan niet meer over het mulle zand hoeft te sjouwen. Nu vinden juist daardoor te veel verstuivingen plaats. De argumenten die Staatsbosbeheer gebruikt zijn dan ook verre van duidelijk.

De bedoeling van mijn brief is om U ertoe te bewegen - naast de reeds bestaande inspanningen om een recreatieve "trekker" te vinden - verdere inspanningen te doen om de recreatieve mogelijkheden voor Zandvoort uit te breiden. Het tot stand brengen van aantrekkelijke fiets- en voetpaden, die recreatieplaatsen met elkaar verbinden, hoort daarbij.
Wellicht is deze recreatieve trekker al vast een stap in de goede richting.

Hoogachtend,

W.J. Wieringa
Passage 3 app. 52

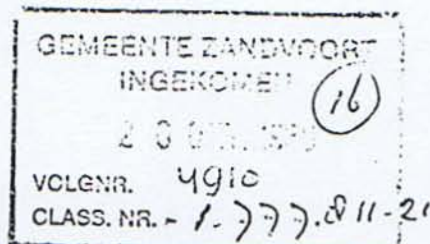
architectenbureau
w. l. van oostrum b.v.

bijdorplaan 159 2015 cj haarlem postbus 139 2050 ac overveen telefoon 023-314950

33

Nr. XIV

Het College van Burgemeester en Wethouders
van Zandvoort,
Raadhuis,
Raadhuisplein 4,
ZANDVOORT.



Haarlem, 15 october 1980.

Betreft: Uw brief Afd. 1/HK
d.d. 30 juni 1980.

Zeer geacht College,

De toezending van de "Struktuurstudie Zandvoort, Mei 1980" en de mogelijkheid hierop te reageren is door mij met veel erkentelijkheid ontvangen.
In tegenstelling tot de negatieve geluiden over deze studie die mij via de plaatselijke pers bereikten, kan ik voor de studie veel waardering opbrengen.
Als men er van uitgaat dat de studie noodzakelijk is om tot een plan te komen, past naar mijn inzicht waardering voor de veelheid van inzicht, kennis, informatie, etc. die zichtbaar is gemaakt.
Er zal veel wijsheid, tact, doorzettingsvermogen, geld en geduld voor nodig zijn om uit de vele mogelijkheden die aangestipt worden een juiste keuze te maken.
Bovenal is het te wensen dat de materie waar we nu mee bezig zijn belangrijk genoeg geacht zal worden om het algemene belang van Zandvoort te laten preveleren boven politieke belangen.

Het is uiteraard toe te juichen dat het Gemeente bestuur opdracht heeft gegeven tot het maken van deze studie.
Zij kan met de resultaten daarvan adequaat en efficient in spelen op de toekomstige en noodzakelijke ontwikkelingen van het dorp.
Het komt mij voor dat dit inspelen op en het realiseren van de plannen uitermate goed gecoördineerd en met grote voortvarendheid moet worden aangepakt.
Op dit moment zijn er nog vele lege dure woningen in Zandvoort.
Waar nu direct behoefte aan is, zijn enkele honderden "betaalbare" woningen.
De in de studie gememoreerde rapporten spreken over ± 1000 woningen in 1993.
Over de jaren daarna wordt niet gesproken.
Drempelvrees ? De dertien jaren na nu zijn om voor je 't weet.
Gezien het feit dat vrijwel alle ruimtelijke ordening procedures, jarenlange procedures zijn, meen ik dat het benadrukken van voortvarendheid noodzakelijk is.
In de eerste plaats om zo snel mogelijk te voorzien in de eerste zo gewenste extra woningen en in de tweede plaats om het procedure verhaal, het verkrijgen van terrein, etc. waar maar mogelijk, te bespreken.
In de studie worden allerlei mogelijkheden aangedragen die mij de indruk gaven van of het één of het ander.

Ik geloof dat een beleid op langere termijn alle mogelijkheden moet aanpakken die geboden worden.
Dus heel duidelijk niet het één of het ander.

--2--

Bij dit alles staat het circuit centraal.
Als het circuit blijft, wordt woningbouw van Zandvoort Noord wel heel erg twijfelachtig en zal het aantal maximaal te maken woningen beperkt blijven !
Over het voortbestaan van het circuit moet duidelijkheid komen. .
Zolang deze niet bestaat kun je moeilijk geloven in een gericht werken aan goede oplossingen.

Persoonlijk geloof ik dat het circuit na het verloop van de contractperiode moet verdwijnen. (of zoveel eerder als beide contractpartners overeenkomen).
In de tijd die beschikbaar is tussen nu en dan moeten plannen worden gemaakt waarmee je, na verloop van de contractfase, uit de voeten kan.
Het is evident dat de baten die het circuit nu oplevert t.z.t. op een adequate wijze gecompenseerd zouden kunnen moeten worden.
Grondgebruik voor woningbouw, sportevenementen of toeristische trekkers zal ten alle tijde een vergoeding (dus inkomen) moeten opleveren.
M.a.w. dit is een relatief en oplosbaar probleem.
Het t.z.t. verdwijnen van het circuit (en dus ook het afzichtelijke reclameverhaal, etc., etc., waarmee een uniek duingebied wordt verontreinigd) zal ineens veel meer armslag geven aan een toekomstige ruimtelijke ontwikkeling.
Ik meen dat het een illusie is om aan te nemen dat door het verdwijnen van het circuit de verkeersdrukte zal afnemen.
Tenzij een permanente energiecrisis zal ontstaan met een gedwongen beperking van het automobielgebruik, zullen zomer en winter de uitstapjes naar en door Zandvoort toenemen.
Naar mijn opvatting óók de verpaupering als gevolg daarvan.

In de studie wordt gewag gemaakt van een noordelijke ontsluiting via de verlenging van de Herman Heijermansweg en een zuidelijke via de Frans Zwaanstraat.
Het behoeft geen nader betoog dat het doortrekken van de Herman Heijermansweg een pijnlijke ingreep is in een beeldschoon landschap.
Een ander bezwaar is dat het wandelpark Kostverlorengebied afgesneden wordt van het achterliggende gebied.
Naar mijn opvatting kan dat dan ook alleen maar gebeuren als dit uitermate goed en met de meeste zorgvuldigheid wordt gedaan.
Bovendien moet dan vaststaan dat daardoor (en ook door de ontsluiting van de Frans Zwaanstraat) de massa van het touristisch verkeer inderdaad buiten het dorp omgeleid wordt naar het noorden of naar het zuidelijk deel van het dorp.
Er ontstaat daardoor een soort vork waarvan de zuidelijke punt doodloopt en de noordelijke een doorgang heeft naar de Zeeweg.
Bij dit alles (de studie van van Hezik partners duidt er ook op) moet het Noord-Zuid verkeer v.v. zeer worden beperkt en bemoeilijkt om een maximaal reëel effect te verkrijgen, n.l. minder auto's in 't dorp van uitsluitend passanten of rondrijders en meer rust en welzijn voor alle bewoners als gevolg daarvan.

Resumerend

a. de stedebouwkundigen hebben uitermate nuttige informatie aangedragen waarmee goed gewerkt kan worden;

b. er moet een duidelijke keuze worden gemaakt m.b.t. het voortbestaan van het circuit;

c. daarna met grote voortvarendheid plannen ontwikkelen voor de invulling van alle aangegeven mogelijkheden;

d. het niet duidelijk op het dorp gerichte verkeer moet buiten het dorp worden gebracht;

e. doorstroming Noord-Zuid v.v. elimineren, c.q. beperken tot bewoners verkeer.

Ik realiseer mij dat deze reactie beperkt is gebleven tot hoofdzaken.
Er zal echter eerst in hoofdzaken beslist moeten worden alvorens de details ingevuld kunnen worden.
Hiermede bedoel ik dan o.a. fietsroutes, rustplekken, volgorde van voorrang (in 't dorp voetgangers boven gemotoriseerd verkeer), betere parkeerfaciliteiten, renovatie, c.q. herindeling van het parkeerterrein van de kop van de Zeeweg naar Bouwes Palace, ook wel Noord Boulevard genoemd, etc.

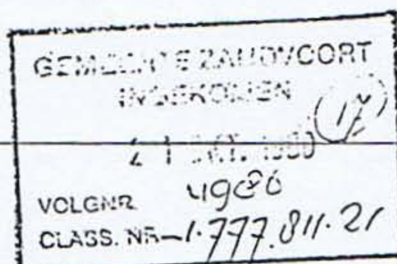
Buiten mijn eerder genoemde waardering wens ik U wijsheid, voortvarendheid en slagkracht.

Met vriendelijke groeten,

W.L. van Oostrum.

stichting orgaan voor overleg en advies in de provincie noord-holland
(opbouworgaan noord-holland)

kleine houtweg 32
2012 cd haarlem tel. 023 - 31 91 30





Nr. XVI

Aan het College van
Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Zandvoort.

3098/R.Zandvoort/L/vK — 16 oktober 1980

Betreft: struktuurstudie Zandvoort mei 1980.

In antwoord op uw verzoek om eventueel te reageren op de struktuurstudie Zandvoort, bij brief dd. 30 juni 1980 (uw kenmerk afd. 1/HK), berichten wij u, dat deze studie ons aanleiding geeft tot het maken van een viertal opmerkingen en kanttekeningen.

Ter voorkoming van mogelijk misverstand maken wij u er-wellicht ten overvloede - op attent, dat onderstaande door ons gemaakte opmerkingen dienen te worden gezien in het kader van een 'vooroverleg' en derhalve los staan van de bemoeienissen van een andere afdeling van ons bureau, die inspraak inzake deze struktuurstudie zal gaan begeleiden.

1. Als studie naar woningbouwmogelijkheden binnen het gemeentelijke gebied komt deze schets van mogelijkheden ons voor als een goede aanzet tot beleidsontwikkeling inzake de toekomstige ruimtelijke struktuur van Zandvoort.
   Vooral de verschillende struktuurmodellen lijken een prima startpunt te vormen voor diskussie en meningsvorming inzake de toekomstige ontwikkeling van uw gemeente.

2. Juist dit (vroege) stadium van de beleidsvorming achten wij bijzonder nuttig om de bevolking te raadplegen over de geschetste mogelijkheden en modellen.
   Met name de inventarisatie van open plekken, die in beginsel voor woningbouw in aanmerking lijken te komen en de konsekwenties en voorwaarden ten aanzien daarvan kunnen zich goed lenen als basismateriaal voor diskussie met de bevolking.

3. De inhoud van de struktuurstudie geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende kanttekeningen:
   - de aanwijzing van de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening op 4 april 1975 m.b.t. het niet mogen bouwen buiten de huidige begrenzing van de aanwezige bebouwing werd op een moment gegeven, dat de verstrekkende beperkingen t.g.v. het inwerking treden van de Wet Geluidshinder nog niet bekend waren.

Nu deze Wet tot gevolg heeft, dat bouwen binnen de bestaande bebouwingsgrens van Zandvoort nagenoeg onmogelijk is geworden in verband met het circuit, hebben wij ons afgevraagd of de Minister wellicht tot een andere konklusie zou zijn gekomen, t.a.v. met name de zuidelijke bouwlokaties, wanneer hij de beperkingen t.g.v. de Wet Geluidshinder mede in zijn overwegingen had moeten betrekken.

- ten aanzien van de voorgestelde bouwlokaties binnen het bebouwde gebied (inbreiding) is onzerzijds de vraag gerezen of bij het hanteren van de door de Wet gestelde dB(A)-grenzen het gevoelen van de plaatselijke bevolking mede een rol zou kunnen en mogen spelen als het gaat om de aanvaardbaarheid.
  Mocht men bijvoorbeeld in het kader van de inspraak bij bebouwing van lokaties boven 50 dB(A) de geluidsoverlast niet als een ernstig bezwaar aanmerken (bijvoorbeeld onder het motto: de races zijn mede karakteristiek voor Zandvoort), dan zou o.i. een dergelijke uitspraak bij de afweging een rol mogen en kunnen spelen.

- in het algemeen zijn wij er een voorstander van om bestaande sportvelden binnen de bebouwde kom (gezien hun sociale funktie voor de gemeenschap, de ontmoetingsmogelijkheden en het rekreatief mede gebruik van sportakkommodaties) ter plaatse te handhaven en niet naar de periferie te verplaatsen.
  Dit dan nog afgezien van de extra kosten, welke een verhuizing met zich meebrengt.
  Aan de andere kant hebben wij begrip voor uw voorstellen deze terreinen eventueel te bebouwen, omdat er vrijwel geen andere mogelijkheden zijn. Een gedegen afweging van de hierbij in het geding zijnde belangen lijkt echter wel geboden.

- n.a.v. de modellen 1, 2a, 2b hebben wij ons afgevraagd - gezien de nu reeds beperkte toegankelijkheid van het sportkomplex 'Duintjesveld' - hoe bij eventuele uitbreiding van de sportakkommodatie binnen het circuitterrein de toegankelijkheid is gedacht.

4. Volledigheidshalve merken wij tenslotte op, dat het van groot belang lijkt om bij de voorlichting in het kader van de inspraak-procedure de bevolking duidelijk te maken welke formele beperkingen er momenteel m.b.t. woningbouw liggen (Wet Geluidshinder i.v.m. circuit-terrein en de aanwijzing van de Minister i.v.m. het Streekplan Zuid-Kennemerland); Tevens zou duidelijk gemaakt moeten worden welke rol een eventuele opheffing van het circuit speelt in relatie tot de woningbouw-mogelijkheden. Wij zijn de mening toegedaan, dat de betekenis van deze wisselwerking in de struktuurstudie onvoldoende uit de verf komt.

Mocht het bovenstaande u aanleiding geven tot een nadere toelichting of overleg, dan vernemen wij dat gaarne.
U kunt daartoe rechtstreeks kontakt opnemen met de heer Leeuwe van ons bureau.

Hoogachtend,

J.Konijnenberg, direkteur

STAATSTOEZICHT OP DE VOLKSGEZONDHEID 41

inspectie van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu
voor Noord-Holland

Nr. XVI

kenaupark 21
haarlem
telefoon (023) 31 91 76
telex 41344 rivom nl
correspondentie uitsluitend:
postbus 5088
2000 GB haarlem
Nabij station NS Haarlem
(Looprichting Busstation/centrum)



AAN: het college van burgemeester en
wethouders van de gemeente Zandvoort,
Postbus 2,
2040 AA ZANDVOORT.

Uw brief :
Uw kenmerk :
Ons kenmerk: 2367 U/Br/Ri
Onderwerp : Structuurstudie Zandvoort mei 1980.

Haarlem, 15 oktober 1980

Bovengenoemde structuurstudie die ik bij brief van 30 juni 1980 voor commentaar van uw college mocht ontvangen, geeft mij aanleiding het volgende op te merken.

- Het geldende streekplan.
  Gezien de aanwijzing van de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van 4 april 1975 die leidde tot de herziening van het streekplan is de mogelijkheid tot elke overschrijding van de grens van het woongebied onzeker.
  In het onderstaande laat ik een en ander verder buiten beschouwing.

- De geluidhinder van het circuit.
  Hoofdstuk 5.3 bevat enkele passages die geheel of ten dele onjuist zijn. Op deze passages wordt voortgeborduurd bij de vormgeving van variant 1 (circuit handhaven). Deze variant is naar mijn mening dan ook een enigszins rooskleurige voorstelling van de woningbouwmogelijkheden bij handhaving van het circuit.
  De onjuistheden schuilen in het begrip "representatieve races" en in een te ruime inschatting van de ontheffingsmogelijkheden van Gedeputeerde Staten.
  Het in de structuurnota te berde gebrachte begrip "representatieve races" komt niet overeen met de huidige inzichten in de Technische Werkgroep Circuit Zandvoort die inhouden dat de akoestische omstandigheden tijdens formule 1 en 2 races bepalend zijn voor de toekomstige woningbouwmogelijkheden.

Bijlagen:

Verzoeke ons kenmerk, dagtekening en onderwerp in uw antwoord te vermelden.

H.I.M.H. 72
803648

Op deze enkele dagen per jaar zouden Gedeputeerde Staten middels de vergunningvoorwaarden een 5 dB(A) hogere geluidimmissie dan de grenswaarde kunnen toestaan. Deze grenswaarde bedraagt voor nieuwe woonbestemmingen in principe echter 50 dB(A). Slechts de ten zuiden van de kom geprojecteerde woningbouwlokaties komen zodoende voor wat betreft de geluidbelasting van het circuit in aanmerking voor realisering. Uit oogpunt van milieuhygiëne is het gunstig dat bij de resterende structuurmodellen wordt uitgegaan van het niet handhaven van het circuit. Dat een tijdelijke ontheffing tot 65 dB(A) verkregen kan worden om woonbebouwing in de kom te realiseren meen ik ook hier te moeten betwijfelen.

- De ligging van nieuwe woningbouwlokaties/kampeerterreinen/recreatieve trekkers en werkgebieden ten opzichte van bestaande en toekomstige waterwinbelangen. Zoals bekend vindt er drinkwaterwinning plaats in de directe omgeving van Zandvoort door het Amsterdams Waterleidingbedrijf en in de wijdere omgeving door de Belangengemeenschap Drinkwatervoorziening Zuid-Kennemerland. Uitgaande van het totale intrekgebied, dat heel Zandvoort omvat, is elke intensivering van het grondgebruik hier minder gewenst. Kritiek is de situatie met name aan de zuidzijde waar de 25-jaarszone grens is gelegen en waar in diverse modellen wel van nieuwe woningbouw wordt uitgegaan.
  De plannen van de provincie voor infiltratie van oppervlaktewater in delen van Zuid-Kennemerland hebben ten dele betrekking op het Kraansvlak gelegen ten noordoosten van het circuitterrein. Uit de nota inzake de duininfiltratie in Zuid-Kennemerland opgesteld in het kader van de milieueffectrapportage blijkt de meer exacte ligging van de geplande infiltratiepanden. Het hiermede verband houdende beschermingsgebied is mij niet bekend. Een afstemming van via deze structuurstudie geplande nieuwe mogelijkheden qua grondgebruik op en nabij het circuitterrein en deze waterwinactiviteiten is noodzakelijk.

  Voor zover ik heb kunnen constateren wordt in deze structuurstudie aan het waterwinaspect in het geheel geen aandacht besteed, hetgeen niet overeenkomt met de destijds bij de provincie gemaakte afspraken.

- Het afvalwateraspect.
  Vóórdat er met meer grootschalige woningbouwprojecten een begin wordt gemaakt, zal voor de afvoer van het effluent van de rioolwaterzuiveringsinstallatie een definitieve oplossing voorhanden moeten zijn. Ook het aanpassen van de rioolwaterzuiveringsinstallatie lijkt hierbij een noodzaak.
  Een en ander dient in de structuurschets te worden opgenomen.

Zoals tijdens de vergadering van de provinciale planologische commissie in september jl. bleek, bent u in grote lijnen bereid aan bovenstaande onderdelen binnen de structuurschets meer aandacht te besteden en is nader overleg met name over de waterwinaspecten onontbeerlijk.

Ik geef u verder in overweging de minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne op de hoogte te stellen van de stand van zaken naar aanleiding van de motie met betrekking tot het opheffen van het circuit Zandvoort.
In hoeverre in het kader van het saneringsprogramma Wet geluidhinder te zijner tijd een financiële bijdrage mogelijk is ten behoeve van de opheffing van het circuit, hetgeen van invloed kan zijn op de afweging in het kader van uw structuurstudie, kan ik niet beoordelen.

De inspecteur van de Volksgezondheid,

Dr. H. Copier.

c.c. Hr. V.d. Weijer (Sector Geluid),
Provinciale Planologische Dienst,
Inspectie Ruimtelijke Ordening.

45

Mr. OSBORNE JENKIN DAVIES, C.S.
KAREL DOORMANSTRAAT 8 - flat 2
2041 HE ZANDVOORT, N.H.

Nr. XVII

5 oktober 1980

TELEFOON 02507 - 13071
POSTGIRO 100942

Onderwerp: INSPRAAK-
~~STRUCTUURSTUDIE.~~

GEMEENTE ZANDVOORT
INGEKOMEN (19)
- 6 [illegible]
VOLGNR. 5191
CLASS. NR. 1.777.011.21

Aan Het College van
Burgermeester en Wethouders
van Zandvoort.

Edelachtbare Heren,

Al te goed besef ik dat uw College "veel waarde aan het oordeel van de inwoners van Zandvoort" hecht en wil ik hierbij de schijn van 'onverschilligheid' mijnerzijds uit de wereld helpen door het volgende vast te stellen :

Voor mij ligt het vast dat INSPRAAK weinig zinvol is zolang als het politieke geharrewar de boventoon voert in de raadsvergaderingen. Mij dunkt dat samenwerking en saamhorigheid alleen te verwezelijken is wanneer zowel raadsleden als burgers ONPARTIJDIG en belangloos werken ten zegen van de gemeenschap als één geheel.

Voorlopig zal ik mij moeten beperken tot mijn bijdrage in de algemene kosten van de Gemeente met de bede dat men de hard-verdiende-guldens wijselijk besteden zal.

Met de beste wensen voor uw welzijn -

Hoogachtend,

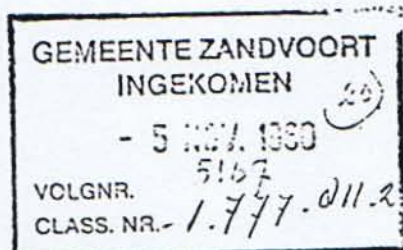
(Davies).

PROVINCIALE PLANOLOGISCHE COMMISSIE VAN NOORD-HOLLAND

Tel. nr. gew. in
023 - 35 02 44.

Nr. XVIII

xxxxxxxxxx


GEMEENTE ZANDVOORT
INGEKOMEN
- 5 NOV. 1980
VOLGNR. 5167
CLASS. NR.- 1.777.011.24

Aan het college van
burgemeester en wethouders
van de gemeente Zandvoort,

postbus 2,

2040 AA ZANDVOORT.

Afd.1/HK en Afd.1/Hk no. 4590	30 juni 1980 6 okt. 1980	No. 263.946/S	3 november 1980

Commentaar van de P.P.C. op de
Structuurstudie Zandvoort.

Zoals u bekend is de structuurstudie besproken in de vergadering van de Provinciale Planologische Commissie dd. 17 september 1980.

Mede gezien ook de door vertegenwoordigers van uw college ter vergadering gegeven toelichting vraagt de commissie uw college aandacht voor de volgende punten.

1. Algemeen.

Mede gezien tegen de achtergrond van de ministeriële aanwijzing uit 1975, inmiddels verankerd in het Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, moet het, door het gemeentebestuur ontwerpen van een nieuwe visie op de ruimtelijke structuur noodzakelijk worden geacht. De Structuurstudie Zandvoort als eerste stap naar zo een visie (structuurschets) is door de commissie dan ook met genoegen ontvangen.

De commissie is zich bewust van het feit, dat de structuurstudie zich primair richt op een onderzoek naar de uitbreidingsmogelijkheden voor woningbouw.

Het commentaar op deze studie zal uitgaan van de nu ter beschikking staande gegevens waarbij het gezien de beperkte doelstelling van de structuurstudie uiteraard niet mogelijk is om in dit stadium van de gedachtevorming over de toekomstige ontwikkeling van Zandvoort tot een geïntegreerde afweging te komen.

2. De ontwikkeling van het wonen.

In relatie tot het gestelde in het Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied lijkt de commissie de in de structuurstudie gehanteerde raming van de woningbehoefte reëel.

De commissie vraagt zich echter wel af hoe het in de structuurstudie geformuleerde voornemen al deze woningen in Zandvoort te bouwen zich verhoudt tot de opvangfunctie van de NORON-locatie. Zolang het bouwen in Zandvoort om het woningtekort te verminderen in overeenstemming is met het vigerend streekplan bestaat daartegen uiteraard geen bezwaar. Wel wijst de commissie erop dat Zandvoort als badplaats én als forensengemeente altijd een grote aantrekkingskracht zal uitoefenen op niet-ingezetenen, hetgeen een grote druk en concurrentie van economisch niet-gebondenen op de woningmarkt tot gevolg zal hebben.

Het Sociografisch Bureau De Meerlanden, dat de woningbehoeftebe-rekening voor de structuurstudie heeft uitgevoerd wijst er naar aanleiding van deze situatie op*, dat hierdoor woningbouw in Zandvoort op zichzelf nog geen oplossing voor de woningbehoefte der Zandvoorters behoeft in te houden.

Teneinde de grote concurrentie van bijvoorbeeld tweede woningbezitters, bejaarden en migranten uit het buitenland tegen te gaan adviseert dit bureau om te komen tot een prioriteitenstelling en daarop het beleidsinstrumentarium aan te passen. Een dergelijk advies lijkt de commissie in deze omstandigheden zeer reëel. Alhoewel in de doelstellingen van de structuurstudie enige aanzetten tot zo een beleid zijn terug te vinden ontbreekt (nog) een uitwerking daarvan. Ook wordt in de studie niet duidelijk of de woningbouw, wanneer die uit planologische overwegingen realiseerbaar is, ook zal voorzien in de autochtone woningbehoefte van Zandvoort.

De commissie acht het van belang dat met betrekking tot bovengenoemde aspecten een verdere uitwerking plaatsvindt, waarbij ook zal moeten worden aangegeven welke elementen van het betreffende instrumentarium zullen worden aangewend om de doelstellingen te realiseren.

Met name vraagt de commissie zich ook af of uw college - ter beperking van het tweede woningbezit - niet moet komen tot een verordening ter zake. Zij onderkent overigens dat aan het tweede woningbezit lokaal-economische aantrekkelijke aspecten zijn verbonden.

De commissie verwacht dat in het uiteindelijke structuurplan met betrekking tot het tweede woningbezit duidelijke keuzen gemaakt zullen worden.

3. Recreatievoorzieningen.

Met betrekking tot de recreatie is er in Zandvoort onderscheid te maken tussen de recreatievoorzieningen voor de eigen bevolking en die voorzieningen die in direct verband staan met de functie van Zandvoort als badplaats. Voor wat betreft de voorzieningen voor de eigen bevolking beperkt de structuurstudie zich tot een raming van sportvelden en tennisbanen.

De commissie ziet geen aanleiding in het huidige stadium op deze raming nader in te gaan.

*"Prognose van de kwantitatieve woningbehoefte in de gemeente Zandvoort, 1978-1983".

Van veel meer belang acht de commissie de ruimtevragende recreatievoorzieningen die voortvloeien uit de belangrijke functie die Zandvoort als badplaats vervult. In de structuurstudie wordt hierbij met name aandacht besteed aan voorzieningen die zijn bedoeld ter ondersteuning van de badplaatsfunctie, als alternatief bij slecht weer en ter verlenging van het seizoen.

Met betrekking tot deze laatstgenoemde voorzieningen streeft de structuurstudie naar het realiseren van een zogenaamde "recreatieve trekker".

De voorzieningen voor de verblijfsrecreatie betreffen in Zandvoort voornamelijk de vier bestaande campings.

Voor het huidige caravanterrein "De Zeereep" wordt de aanduiding als woonbebouwing zowel in de studie als, onder voorwaarden, in het Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied als een mogelijkheid beschouwd. Het realiseren van een dergelijke woonbestemming vraagt uiteraard om een alternatieve locatie voor het caravanterrein. Ook naar de mening van de commissie kan die locatie, gezien de ruimtelijke structuur van de gemeente, alleen in noordelijke richting worden gevonden (in of aan het circuitgebied). De commissie vraagt zich echter wel af of zo een verplaatsing los kan worden gezien van de gewenste verplaatsing van andere campings gelegen in het duingebied tussen Zandvoort en Parnassia die aldaar knelpunten vormen in het beheer van dit duingebied.

De in de structuurstudie aangegeven wens om een recreatieve trekker in Zandvoort tot ontwikkeling te brengen is ook voor de commissie geen nieuw gegeven. Reeds eerder hebben dergelijke plannen geleid tot een afweging op provinciaal niveau; daarbij is blijk gegeven van begrip voor de gedachte wenselijkheid van zo een voorziening. De problemen ten aanzien van een recreatieve trekker zullen zich naar de mening van de commissie met name toespitsen op het feit, dat een dergelijke ontwikkeling bij een (vrijwel onvermijdelijke) ligging buiten de bebouwde kom in dat geval een aantasting van het duingebied ten noorden van Zandvoort tot gevolg zal hebben.

In feite geldt zowel voor de mogelijke verplaatsing van "De Zeereep" als voor de "recreatieve trekker" dat deze naar de mening van de commissie slechts realiseringskansen hebben indien het voornemen van de gemeenteraad van Zandvoort tot sluiting van het circuit wordt geëffectueerd. Het lijkt de commissie van groot belang dat vooruitlopend op een dergelijk besluit in breder verband een visie wordt geformuleerd over de ontwikkeling van de duinstrook van de gemeenten Zandvoort en Bloemendaal in het algemeen en de ontwikkeling van de duinen ten noorden van Zandvoort in het bijzonder. Bij het formuleren van die visie zal volgens de commissie in ieder geval rekening moeten worden gehouden met:

- een zorgvuldig beheer van de duinen als zeewering, als natuurlijk gebied en als waterwingebied;
- de ontwikkeling van de dag- en verblijfsrecreatie;
- de economische belangen van de gemeente Zandvoort.

In relatie tot het besproken duingebied zijn verder nog enkele relevante ontwikkelingen te vermelden:

- De publicatie van P.P.D.-studierapport no. 15: "Onderzoek natuurlijke gesteldheid circuitterrein Zandvoort".
- De nieuwe bouwlocaties aan de zuidzijde zijn voor een deel gelegen binnen het gebied van de Provinciale Verordening Bescherming Bodem- en grondwater. In verband met de drinkwaterwinning die daar plaatsvindt door het Amsterdams Waterleidingbedrijf is deze situatie uit een oogpunt van volksgezondheid bezwaarlijk.
- Door een commissie van deskundigen, is aan Gedeputeerde Staten een voorstel aangeboden tot wijziging van de grenzen van de beschermde gebieden als bedoeld in de "Verordening Bescherming Bodem- en grondwater Noord-Holland". Voor wat betreft Zandvoort houdt dit voorstel in dat - met uitzondering van de dorpskern - de gehele gemeente komt te liggen binnen de werkingssfeer van de verordening.
  Alhoewel deze uitbreiding van de werkingssfeer van de verordening nog door Gedeputeerde Staten moet worden vastgesteld - en derhalve momenteel nog geen rechtskracht heeft - komt het de commissie gewenst voor bij de verdere planvorming deze uitbreiding tenminste in de beschouwing te betrekken.
- Door Gedeputeerde Staten is uitgebracht een "Nota inzake de duininfiltratie in Zuid-Kennemerland", met als doel de besluitvorming met betrekking tot de geprojecteerde infiltratie in Zuid-Kennemerland op uitvoeringsniveau met een MER te begeleiden.
  Inmiddels heeft de minister van Vomil Gedeputeerde Staten bericht dat hem, door de zogenaamde "Commissie van onafhankelijke deskundigen" een advies zal worden uitgebracht omtrent richtlijnen met het oog op de aanpassing van de nota tot een milieu-effectrapport op uitvoeringsniveau.
  Het komt de commissie gewenst voor dat het gemeentebestuur ten behoeve van de verdere planvorming deze ontwikkeling nauwgezet volgt en deze hierbij betrekt. Nadere informatie hierover kan worden ingewonnen bij het Provinciaal Waterleidingbedrijf van Noord-Holland.
  Gezien ook deze punten is het naar de mening van de commissie gewenst dat bij de verdere planvorming het belang van de duinen als waterwingebied nadrukkelijk in de beschouwingen wordt betrokken.

4. Structuurbepalende factoren.

4.1. De ministeriële aanwijzing.

Het is de commissie bekend dat het gemeentebestuur van Zandvoort ter uitvoering van de motie van de gemeenteraad dd. 24 juni 1980, zich tot de minister heeft gewend met een verzoek om de ministeriële aanwijzing in te trekken. De commissie acht het gezien het komend bestuurlijk overleg niet gewenst over genoemde aanwijzing respectievelijk de eventuele intrekking daarvan nu reeds uitspraken te doen.

Wel wijst de commissie erop dat een eventuele intrekking door de minister van die aanwijzing moet leiden tot een herziening van het vigerende streekplan, al dan niet voorafgegaan door een nieuwe ministeriële aanwijzing ter zake.

4.2. De geluidsbelasting van het circuit.

Zoals ook in de structuurstudie staat aangegeven moet de geluidsoverlast

die door het circuit wordt veroorzaakt worden bezien vanuit de Wet Geluidhinder. Volgens deze wet valt het circuit onder de zogenaamde categorie A-inrichtingen; de geluidshinder van het circuit wordt derhalve juridisch gelijkgesteld met industrielawaai. Effectuering van artikel 16 van de Wet Geluidhinder is in het Indicatief Meerjarenplan Geluid voorzien per 1 september 1981. De desbetreffende Algemene Maatregel van Bestuur is evenwel nog niet bekend.

Gezien de verwachte datum van inwerkingtreden acht de commissie het echter juist om in het kader van de behandeling van de structuurstudie op deze effectuering te anticiperen.

Gezien het gestelde in de Circulaire Industrielawaai moet er vooralsnog van worden uitgegaan dat nieuwbouw dient te worden geprojecteerd buiten het contour van 50 dB(A). Ontheffing tot 55 dB(A) behoort in principe tot de mogelijkheden. In de structuurstudie wordt bij de beschrijving van de bron een onderscheid gemaakt tussen "representatieve races" en "grote lawaaimakers". Bij de representatieve races is de geluidsoverlast minder omdat de sterke overlast van de formule 1, 2 en 3-races hier buiten beschouwing is gehouden aangezien die overlast slechts 17 uur per jaar zou optreden.

Het geluidsniveau vanwege een inrichting heeft echter betrekking op etmaalwaarden en is geldig voor elke dag waarop de inrichting in bedrijf is. In het Rapport "Onderzoek reductie geluidshinder circuit Zandvoort" van de Interdepartementale Commissie Geluidshinder (1978, BG-HR-09 01) is ten aanzien van het bepalen van de grenswaarden het volgende opgenomen:
"Het hanteren van een hogere grenswaarde op grond van het feit dat het circuit slechts een beperkt aantal dagen in bedrijf is, zou in afwijking zijn op de gang van zaken die normaal wordt gevolgd bij het vaststellen van grenswaarden."
De commissie is dan ook van gevoelen dat het begrip "representatieve races" bij de bepaling van de geluidsoverlast van het circuit niet kan worden gehanteerd; een dergelijk onderscheid vindt geen steun in de Wet Geluidhinder. Dit heeft tot gevolg dat, met uitzondering van de locaties in het zuidelijk duingebied, alle in de structuurstudie aangegeven bouwlocaties zich bevinden binnen het (eveneens in de studie aangegeven) 55 dB(A)-contour, waarbinnen naar verwachting ook geen ontheffingsmogelijkheden meer bestaan. Uitgaande van het huidige niveau van geluidshinder komt de commissie woningbouw in deze locaties uit milieuhygiënisch oogpunt dan ook niet verantwoord voor. Ten aanzien van de genoemde zuidelijke bouwlocaties kan worden gesteld dat nog niet duidelijk is of hier sprake zal zijn van beperkingen tengevolge van de door het circuit veroorzaakte geluidshinder.

Daarvoor zal in eerste instantie inzicht moeten bestaan in de ligging van het 50 dB(A)-contour dat niet in de structuurstudie is opgenomen.

5. <u>Verkeer en vervoer.</u>

Datgene wat in de structuurstudie is opgenomen over maatregelen ter verbetering van de verkeerscirculatie in Zandvoort geeft de commissie geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Ook het openbaar busvervoer zal haar voordeel kunnen doen met een verbetering van de verkeerscirculatie. Een zodanige busroutering dat zowel het noordelijke als het zuidelijke deel van Zandvoort per bus bereikt kan worden zal een belangrijke verbetering betekenen mede ook van het voor- en natransport van de trein. Bovendien geeft dit de mogelijkheid voor een betere

spreiding van het strandbezoek. Onafhankelijk van een te kiezen structuurmodel moet wel een loopafstand tot een buslijn van maximum 400 meter worden gehanteerd. De commissie acht het overigens van belang op te merken dat deze maatregelen binnen de Werkgroep Verkeerstechnische Oplossingen Zuid-Kennemerland in regionaal verband worden bezien. Er bestaat geen noodzaak om op dit moment in het kader van de structuurstudie op werkzaamheden van die commissie vooruit te lopen. Wel merkt de commissie op dat in het Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied rekening is gehouden met de nieuwe verbinding van de Zandvoortselaan naar Zandvoort-Noord, zoals die in de structuurstudie in de eerste fase is gedacht, hetgeen tevens geldt met betrekking tot de in de tweede fase gedachte aanleg van het zuidelijk deel van de kleine ring. Gelet op de natuurlijke en andere beperkingen die hier aanwezig zijn verdient het volgens de commissie echter wel aanbeveling de realiseringsmogelijkheden van deze verbinding op korte termijn in studie te nemen.

6. De structuurmodellen.

6.1. Model 1 met handhaving van het circuit.

In model 1 wordt woningbouw geprojecteerd in/op plekken ten noorden van de spoorlijn en het station en in het zuidelijk duingebied.

De inbreiding van de open plekken wordt door de commissie in principe als zeer positief ervaren, al moet worden bedacht dat gezien het gestelde in de paragraaf "De geluidsbelasting van het circuit" bebouwing van deze open plekken bij handhaving van het circuit uit milieuhygiënisch oogpunt niet verantwoord wordt geacht.

Ten aanzien van de locaties in het zuidelijk duingebied kan het volgende worden gesteld:

- Indien Gedeputeerde Staten van Noord-holland de grenzen van het beschermingsgebied in het kader van de Verordening Bodem- en grondwater wijzigen (zie ook paragraaf 3) dan zullen deze locaties binnen het beschermingsgebied vallen. Het valt te verwachten dat in die situatie bezwaren tegen woningbouw in dit gebied rijzen hetgeen het sterkst het geval zal zijn bij de meest oostelijke van de bedoelde locaties.
- De meest westelijke locatie is gesitueerd op een bestaand parkeerterrein. Gezien de moeilijke parkeersituatie voor strandbezoekers kan dit terrein volgens de commissie moeilijk worden gemist. Eventuele alternatieven voor parkeerruimte zouden alsnog bij dit model moeten worden aangegeven.

6.2. Modellen 2a, 2b, 2c waarbij het circuit niet gehandhaafd wordt.

De opheffing van het circuit geeft door het wegvallen van beperkingen tengevolge van de geluidsoverlast nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden. Nog meer dan bij model 1 kan in deze situatie worden overgegaan tot het inbreiden in de bestaande open plekken. Voor de recreatieve voorzieningen die dan door de woningbouw zouden worden verdrongen (sportvelden en caravanterreinen) zou volgens de modellen ruimte in het circuitgebied moeten worden gevonden. Ook de recreatieve trekker wordt daar in een der modellen gesitueerd. Met inachtneming van wat hieromtrent bij de behandeling van de recreatievoorzieningen in paragraaf 3 is opgemerkt en rekening houdend met het "onderzoek natuurlijke gesteldheid circuitterrein Zandvoort" van de Provinciale

Planologische Dienst gaat de commissie ervan uit, dat het onderbrengen van bovengenoemde recreatieve voorzieningen in dit gebied niet bij voorbaat behoeft te worden verworpen.

Wel moet er rekening mee worden gehouden dat met een eventueel onderbrengen van die voorzieningen de grenzen van de, uit een oogpunt van natuurbeheer, toelaatbare occupatie van dit duingebied zullen zijn overschreden. Deze laatste problematiek zal in nog versterkte mate spelen indien in het circuitgebied woningbouw zal gaan plaatsvinden; de aantasting van het gebied zal dan nog groter zijn. Ook hier zal de toekomstige ligging van het circuitterrein in het beschermingsgebied van de Verordening Bodem- en grondwater mogelijk een belemmering van ontwikkelingen kunnen betekenen.

Naar de mening van de commissie zou bij het niet handhaven van het circuit primair het benutten van de inbreidingsmogelijkheden dan ook verre de voorkeur genieten boven het uitbreiden van de woonbebouwing in het duingebied; het model 2a komt het meest met deze mening overeen.

7. Conclusies.

Ter afsluiting van het commentaar op de Structuurstudie Zandvoort komt de Provinciale Planologische Commissie in hoofdzaak tot de volgende conclusies:

A. Waardering bestaat voor het streven om door middel van deze structuurstudie te zoeken naar een oplossing voor ruimtevragende problemen met betrekking tot de woningbouw en tot recreatieve voorzieningen. De commissie ervaart het positief in staat te zijn gesteld om in een zo vroeg stadium bij deze gedachtevorming te zijn betrokken.

B. Ten aanzien van de structuurstudie en de daarin gepresenteerde modellen heeft de commissie een oordeel gevormd, welk oordeel nog niet is gebaseerd op een integrale afweging. Wel zal een dergelijke afweging in een later stadium moeten plaatsvinden.

C. Zolang het circuit nog in gebruik is komt de commissie, uitgaande van het huidige niveau voor geluidshinder, woningbouw binnen de 55 dB(A)-contour uit milieuhygiënisch oogpunt niet verantwoord voor.

D. De commissie heeft ten aanzien van de in de studie aangegeven structuurmodellen zich de volgende mening gevormd over de ruimtelijke ontwikkelingen, los van de formele bezwaren met betrekking tot de aanwijzingsgrens en/of de geluidsbelasting die dergelijke ontwikkelingen zouden kunnen belemmeren:
   - Wat betreft de recreatieve voorziening moet verplaatsing van sportvelden naar het circuitgebied en het daar vestigen van een recreatieve trekker niet bij voorbaat onmogelijk worden geacht.
   - Wat betreft de mogelijkheden voor de woningbouw is de commissie van mening dat inbreiding in bestaande open plekken verre de voorkeur verdient boven uitbreiding in het duingebied zowel ten noorden als ten zuiden van Zandvoort. Woningbouw in het circuitgebied zal naar de mening van de commissie een sterke aantasting betekenen van de daar (potentieel) aanwezige natuurlijke waarden.

     Woonbebouwing in het zuidelijk duingebied ondervindt, naast het feit dat ook daar natuurlijke waarden worden aangetast, problemen gezien de relatie met de nabij plaatsvindende waterwinning. Tevens zal in één geval compenserende parkeergelegenheid moeten worden gevonden.



Nr. XIX

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Centrale Directie van de Volkshuisvesting

GEMEENTE ZANDVOORT
INGEKOMEN
11 NOV. 1980 (21)
VOLGNR. 5264
CLASS. NR. 1.777.011.7

Directie van de Volkshuisvesting
in de provincie Noord-Holland
postbus 76
2000 AB Haarlem
telefoon 023-31 95 00
giro 416544

Het College van
Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Zandvoort
Postbus 2
2040 AA ZANDVOORT

. Afd.:Bureau Volkshuisvesting.

Uw kenmerk	Uw brief van	Kenmerk	Datum
Afd.1, HK	30 juni 1980	5237	10 NOV. 1980

Onderwerp Structuurstudie Zandvoort mei 1980.

In antwoord op Uw bovenaangehaalde brief deel ik U voor de goede orde alsnog mede, dat de onderhavige "structuurstudie Zandvoort mei 1980", waarbij nieuwe woningbouwlokaties in Uw gemeente zijn aangegeven, mij uit het oogpunt van volkshuisvesting reden geeft op te merken, dat vooralsnog rekening dient te worden gehouden met de in 1975 gegeven (in 1977 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland aan U doorgegeven) aanwijzing van de toenmalige Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, waarbij is gesteld, dat nieuwe woningbouw slechts binnen de bestaande bebouwingsgrenzen van Zandvoort mag worden gerealiseerd.
Voorts vormt de geluidhinder van het autocircuit bezwaren voor nieuwe woningbouw in de lokaties welke in de structuurmodellen 2A, 2B en 2C zijn aangegeven.
Terzake conformeer ik mij aan het commentaar, dat de Provinciale Planologische Commissie van Noord-Holland U, bij brief d.d. 10 oktober 1980, kenmerk 263.946/S, deed toekomen.

Hoogachtend,

de Hoofdingenieur-Directeur, tevens
Inspecteur van de Volkshuisvesting,

[signature]

P.W.N

Class no ... Zandvoort

uw brief van	30-4-1980
uw kenmerk	Afd. 1/HK
ons kenmerk	ADT/DS 400.270
datum	11-11-1980
toestel	2309
bijlagen	

59

Aan Burgemeester en Wethouders
van Zandvoort,
Postbus 2,
2040 AA ZANDVOORT.

Nr. XX

onderwerp
structuurstudie Zandvoort mei 1980

Geacht College,

Naar aanleiding van de bij Uw bovenvermelde brief toegezonden "Structuurstudie Zandvoort mei 1980" merken wij puntsgewijs het volgende op.

De in punt 3.2.3 vermelde argumentatie t.a.v. de doelstelling "instandhouden van het duinlandschap" lijkt ons niet zo duidelijk geformuleerd. (Vergelijk de landschapsoecologische kartering door Dr. H. Doing van de Landbouwhogeschool te Wageningen.)
Voor wat betreft het begrip recreatie wordt dit o.i. met wandelen en fietsen erg eng geïnterpreteerd; andere vormen (zoals ruitersport, jacht en volkstuintjes) worden niet vermeld.

Het wil ons voorkomen dat de doelstelling "herstel van het duinlandschap dient te worden bevorderd" op deze plaats enigszins moet worden uitgewerkt, gezien de grote invloed die een dergelijk beleid zal hebben op bestaande en toekomstige gebruiksfuncties.

In de punten 3.2.3 tot en met 3.2.9 zou o.i. de uit landschappelijk oogpunt gewenste sanering van de verblijfsrecreatie ter sprake moeten komen.

Punt 4.2.1.
Waterstand: Niet alleen ter plekke van het circuitterrein, maar ook er om heen is de invloed van rioolwatereffluent merkbaar op de vegetatie. Er is niet alleen sprake van een verhoogde grondwaterstand, maar ook van een vuilwaterfront tot in wijdere omgeving. De omvang hiervan dient na studie van de PWS ingepast te worden in de ruimtelijke inventarisatie.
Deze paragraaf dient dan ook aanzienlijk uitgebreid te worden, o.a. met de rioolwaterkwestie en de plannen t.a.v. waterwinning in het Kraansvlak en t.a.v. de bestaande winningen.
(het gebruik van het woord "infiltratie" is hier onjuist en misleidend).

Vegetatie: Bij de beschrijving ware aan te sluiten bij Doings kartering die het bijzondere van de vegetatiecomplexen rondom Zandvoort duidelijk aangeeft. De vergravingen worden o.i. te summier omschreven. Met name die t.b.v. oorlogshandelingen zijn geomorfologisch ingrijpend geweest. De kleinschalige, maar alles bij elkaar een grote oppervlakte innemende, tuinbouwgrondjes zijn evenens zeer belangrijk. De tot dusverre uitgevoerde vergravingen in het noordelijk deel van de gemeente t.b.v. waterwinning vallen hierbij in het niet. Het herstel tot landschapsecologisch gave duinlandschappen is - zoals dit hier is gesteld - slechts mogelijk in geval van grondwater van goede, niet-geëutrofieerde, kwaliteit.

Punt 4.2.2.
De vraag dringt zich op: Wat wordt verstaan onder "natuurlijk verval van duingebied"? Potentieel (bodemkundig) zijn zeker mogelijkheden voor herstel aanwezig, betere mogelijkheden zelfs dan op de geëutrofieerde terreinen, zij het dat de uitstraling van de bebouwing een herstel wel tot utopie zal maken.

Punt 4.2.3.a.
Er zijn op dit moment geen natte valleien in de zin van de oorspronkelijke natte duinvalleien aanwezig, noch zullen deze op afzienbare termijn ontstaan, tenzij zeer grootschalige beheersmaatregelen worden genomen.
Misschien is het veel beter nu te kiezen voor het behoud van de in bodemkundig opzicht minder aangetaste droge terreinen.
Bebouwing van lage, vlakke en droge terreinen is hoe dan ook een sterk verstorende ingreep.

De kaart (figuur 4.2-b) inzake de reservering als "beschermd waterwingebied" is onjuist.
Op de kaart (figuur 4.5-a) zouden de vloeivelden ten behoeve van de rioolwaterzuiveringsinstallatie o.i. moeten worden opgenomen.

In punt 4.7.5. (laatste alinea) wordt de gewenste sanering niet uitgewerkt evenmin de gevolgen van de nieuwe Kampeerwet. In figuur 4.7-e ontbreekt het Kostverlorenpark. De bestemming van het op de kaart als figuur 4.8.a aangegeven gebied is niet in overeenstemming met die van het streekplan voor Zuid-Kennemerland, partiële herziening januari 1978, die het gebied voor natuurbehoud aanwijst.

Punt 4.8.1.
De vraag kan gesteld worden:
- Waarom is bouwen in het duinlandschap aanvaardbaar als op vlakke stukken wordt gebouwd? Gelden hier alleen maar landschappelijke argumenten?
- Lokatie I (blz. 50): zeer ongewenst i.v.m. de goede mogelijkheden tot herstel van de oorspronkelijke vegetatie (zeedorpen-landschapseenheid). Deze lokatie is niet opgenomen in de lijst op blz. 45.
  P-locaties o.i. alle ongewenst. Met goed beheer zijn goede herstelmogelijkheden aanwezig.

61.

In punt 5.4. fig. 7 - Verkeer en Geluid - is de daarin geprojecteerde fietsroute vanaf het Visscherspad door Koningshof ongewenst.
De aansluiting van de wijk Nieuw Noord naar het Visscherspad dient als indicatief te worden opgevat. Bij voorkeur zou aansluiting bij de door de betr. ambtelijke werkgroep uitgewerkte recreatieroute van Visscherspad naar Bloemendaal aan Zee/Kennemerduinen moeten worden gezocht, evenals een kaart welke het noordelijk deel van de gemeente omvat.

Wij verzoeken U bij de uitwerking van Uw plannen zo mogelijk met het vorenstaande rekening te houden.

Hoogachtend,

Ir. H. VEENENDAAL
Adjunct-Directeur Terreinbeheer

dsj
tro
II.

0892B ml 0024



reisbureau **KERKMAN**

touringcarverhuur

Nr. XXI

POSTBUS 75, 2040 AB ZANDVOORT
GROTE KROCHT 20, 2042 LW ZANDVOORT
TELEFOON (0 2507) 25 60 / 32 03
BANKRELATIE:
ALG. BANK NEDERLAND N.V.
REK. No. 56.58.36.951
GIRO: 3875940

Aan de Edelachtbare Heer Burgemeester
en Wethouders
der Gemeente Zandvoort
te Zandvoort

uw ref.: onze ref.: 108/80/9 ZANDVOORT, 3 November 1980

Edelachtbare Heren,

onderget. J.H.Cork en P.Loos beiden winkeliers aan de Grote Krocht, resp. op de No,s 20 en 24, te Zandvoort verzoeken U beleefd namens alle winkeliers aan de Grote Krocht het volgende te willen overwegen

bedoelde winkeliers, in vergadering bijeen hebben na lang beraad besloten Uw college te verzoeken 'zich te willen orienteren of het mogelijk is om van de Grote Krocht een éénrichtingverkeersweg te maken.
Zij denken aan een rijrichting van alleen van oost naar west.

Tevens zullen zij het op prijsstellen of U de mogelijkheid wilt onderzoeken of de rijweg van bedoelde grote Krocht wat smaller en het trottoir aan weerszijden wat breder gemaakt kan worden.

Aangaande onze eerste vraag, éénrichtingverkeer, hebben wij ook gedacht aan de uit- en doorrit van de NZHVM lijndienstbussen.
Ons inziens echter zou de bus dan door de Oranjestraat en verder Ha geweg kunnen rijden wat ze nu voor een gedeelte nu ook al doen en geen verkeerstechnische problemen vergt.
Voor de uitrit van de bussen, v.a. het huidige busstation, zou de rotonde (tegenwoordig plantsoentje) enige wijziging vereisen om de doorrit der bussen mogelijk te maken.

Wat ons tweede verzoek betreft. Het smaller maken van de rijweg en het verbreden van de trottoirs aanweerszijden heeft volgens ons meerdere oorzaken en meerdere mogelijkheden.
1. De rijweg Grote krocht is momenteel erg breed. ong 15 meter. Door deze breedte is het erg gevaarlijk om over te steken. Het duurt te lang voor men aan de overzijde van de straat is, en een aankomende auto is te snel dichtbij.
2. Als de rijweg smaller wordt kunnen de trottoirs dus breder worden Wij denken aan trottoirs aan weerszijden van ong. 5½ meter breed. Als daarnaast de parkeerstrook met parkeermeters (zoals die in de huidige situatie ook aanwezig is) van 1½ meter breed eveneens aan weerszijden worden geprojecteerd is er ruimte voor een rijweg over van 8 à 9 meter breed. [illegible] ,naar wij menen, verkeerstechnisch voor een eenrichtingverkeersweg voldoende geacht moet worden.

doorlezen blad 2 s.v.p.
aangehecht.



reisbureau **KERKMAN**

touringcarverhuur

POSTBUS 75, 2040 AB ZANDVOORT
GROTE KROCHT 20, 2042 LW ZANDVOORT
TELEFOON (0 2507) 25 60 / 32 03

BANKRELATIE :
ALG. BANK NEDERLAND N.V.
REK. No. 56.58.36.951

GIRO : 3875940

64

uw ref. :   onze ref. : 103/80/D (2) ZANDVOORT, 8 November 1980

Blad 2.

Op de trottoirs zouden wij dan nog gaarne aangepaste sfeerverlichting zien aangebracht dat tevens als straatverlichting dienst kan doen.
(voor kostenbesparing van een derg. verlichting zou mogelijk met de Stichting verlicht Zandvoort kunnen worden gepraat).

Tevens denken wij aan een aantal bloembakken op de trottoirs.
(voor kostenbesparing hiervan kan met onderget. P. Loos worden gepraa

De motivatie van ons verzoek is om de Grote Krocht voor het wandelend - en winkelend publiek aantrekkelijk te maken, dat de Grote Krocht door deze verandering als entree voor ons dorpscentrum een representatieve zou kunnen gaan worden en tevens, naar het zich momenteel laat aanzien , er enkele goede winkels bijkomen het karakter van de Grote Krocht er op vele manieren op vooruit zou kunnen gaan.

Op onze vergadering in 4 de allinea bedoeld werd tevens de vraag geopperd of het mogelijk zou zijn ,als de verkeersrotonde voor het, raadhuis toch verbouwd zou moeten worden, daar een verlichte Fontein in te projecteren.
Elke stad of dorp heeft zo in het oogspringende mooie gedeelte,s. Laat dat voor Zandvoort de Grote Krocht met Raadhuisplein en vernieuwde Raadhuis gaan worden.

De Grote Krocht staat in het bestemmingsplan als een winkelstraat laten we er dan ook een winkelstraat van maken.

Inmiddels verblijven met dank voor de door U te nemen moeite en

de meeste hoogachting

J.H. Conk   P. Loos

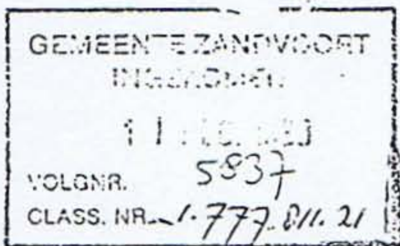
p/s Zo U dit noodzakelijk acht kan een lijst met alle handtekeningen van alle winkeliers aangaande dit verzoek bij U worden afgegeven.

jhc

Administratie :
Fa. Verhoog en Van Asperen
Zeestraat 30
2042 LC Zandvoort
Tel. 02507 - 1 38 41
Bankrelatie :
Algemene Bank Nederland N.V.
Zandvoort
rek. no. 56.59.28.856
Postgiro Bank : 9711

Nr. XXII

Vereniging van eigenaren van het
STER FLATGEBOUW ZANDVOORT



Aan de Burgemeester en Wethouders
van de Gemeente Zandvoort,
Raadhuisplein,

Z A N D V O O R T

Zandvoort, 9 december 1980

Betreft: Structuurschets

Edelachtbare heren,

In aansluiting op de desbetreffende informatieve bespreking van 20 november j.l., gaarne het navolgende.
Als bewoners van het Sterflatgebouw beperken wij ons hierbij tot dat deel van Zandvoort, genaamd " De Vlaaije".
De wijze waarop u dat gedeelte van Zandvoort eventueel van woningen denkt te voorzien verontrust ons om verschillende redenen.
Zo zien wij de door u geprojecteerde methode van woningbouw waarvan het grondvlak op bovengrondse palen zou worden gebouwd als een hoogst ernstige bedreiging van het dorpsaanzicht en buitendien niet passend in de desbetreffende omgeving.
De onder de woningen vrijkomende ruimte, omzoomd door palen ziet u dan als een vervangende parkeerruimte voor de parkeerterreinen thans gelegen in de open lucht.
Hoewel wij heel goed weten dat het hierna volgend betoog u inhoudelijk weinig nieuws zal verschaffen, hebben wij toch de behoefte een en ander, ook voor ons zelf, duidelijk vast te leggen.
Zandvoort is als badplaats aangewezen op inkomsten, grotendeels uit het toerisme, bestaande uit: 1. dagjesmensen, per dag wisselend van een 100 tal- 10.000-den?
2. weekend verblijvers,
3. vacantiegangers.

In deze groepen, bestaande uit zowel personen uit Amsterdam en omgeving alsook uit ooster- en zuiderbuurlanden, bevinden zich, zoals u bekend, in toenemende mate ongewenste elementen. Deze zullen o.i. in de open-, maar wel overdekte parkeergelegenheid voor misdadige praktijken een geschikt werkterrein vinden.
Bovendien is het te vrezen dat juist deze groepen ongewensten de overdekte ruimte gaarne als nachtverblijf zullen ambiëren.
Mocht u bedoeld gebied onder contrôle willen houden dan zou een zeer aanmerkelijk uitgebreide surveillance noodzakelijk zijn en zal het beperkte politieapparaat drastisch moeten worden uitgebreid, waarvan de kosten ten laste van de gemeenschap komen.
Concluderend zien wij in deze soort ongebruikelijke overdekte, doch openbare parkeergelegenheid, indien niet dag en nacht toegerust met een intensieve bewaking, een broeinest voor de grote en kleine misdaad, om niet te spreken van de ontluistering van dit fraaie gedeelte van Zandvoort.
Wij meenden goed te doen u onze zorg schriftelijk ter kennis te brengen.
Uw ontvangstbevestiging en eventuele reagens gaarne tegemoetziende, tekenen wij, met aan uw College verschuldigde hoogachting,

het bestuur van de
" Vereniging van eigenaren van het
Sterflatgebouw te Zandvoort"

E.W.Besijn,
administrateur-directeur

L.S. Nr. XXIII

1- Mijn vrouw en ik zijn voorstanders voor de aanleg van een nieuwe weg op het Zandvoortse gebied (conform de bestaande Zeeweg in de gemeente Bloemendaal) vanaf het Ir. Friedhoffplein rechtuit en verder parallel met de Fraan Zwaanstraat, met een invoeging naar de Zandvoortselaan. Maar de mogelijkheid om deze weg over het waterwinningsgebied van Amsterdam rechtdoor te trekken moet worden open gehouden.

2- Het afsluiten van of beperking van de bestaande toestand op verkeersgebied van en naar Zandvoort via de Zandvoortselaan lijkt ons erg irreëel. Zo'n toestand zou alleen nog maar meer remmend werken in plaats van verruimend.

3- Het bebouwen van het Ir. Friedhoffplein moet in ieder geval worden nagelaten. De vrijheid om de verkeerstromen via dit plein af te vo moet worden benut. Het gaat niet aan om de mensen te beletten of te betuttelen wie wel of wie niet in Zandvoort kan of mag komen.

4- Woningbouw moet in het tussen liggende gebied worden toegestaan. Dat wil zeggen in Zandvoort-Zuid met handhaving van de huidige vijv die wel meer moet worden verzorgd.

Zelf hebben mijn vrouw en ik hier in de Patrijzenstraat al 25 jaar met veel genoegen en tot te vredenheid gewoond en vinden, dat ook andere mensen hier in deze omgeving prettig zullen kunnen en moeten wonen.

Hoge flatbouw - meer dan 2 woonlagen- en te dicht op elkaar dient echter te worden vermeden.

Algemene opmerkingen: Men kan in Zandvoort-Zuid niet spreken over " aantasting van de duinen" want die zijn nu al aangetast.
Men kan evenmin spreken over het "woon/leef klima zonder de overbevolking van de randstad enz. hierbij te betrekken. Het is nu eenmaal niet gewenst om de mensen uit de stedelijke gebieden te weerhouden om naar Zandvoort te komen voor ontspanning als bij hen daaraan behoefte blijkt te bestaan.
Net zo min als men de auto weg kan denken uit ons huidige cultuurpatroon net zo min dient men de mens in een bepaald keurslijf te dwingen om een vooraf bepaalde weg te gaan.

Zoals u ziet zijn de door u als Werkgroep-Zuid geformuleerde vragen niet in een Ja of Neen patroon te beantwoorden.

Met dank voor uw enqueteformulier aan de bewoners van Zandvoort-Zuid en de verwerking door u daarvan, vriendelijk groetend
L.Schuiten & H.W.Schuiten-Wiegand.

L. Schuiten
H.W. Schuiten-Wiegand

P.S. Deze vlek was reeds aanwezig
bij ontvangst van het formulier.

De toekomst van Zandvoort

Notitie naar aanleiding van struktuurstudie Zandvoort

inleiding

1.1. Doel van de notitie.
Het doel van deze notitie is de visie van de P.v.d.A.-Zandvoort te geven op de door de bureaus Van Hezik Partners B.V. en Goudappel en Coffeng gemaakte integrale struktuurstudie Zandvoort.

1.2. Werkgroep.
Door een werkgroep uit de P.v.d.A. is in een tamelijk kort tijdsbestek een poging gedaan alle aspecten, die betrekking hebben op eerder genoemde struktuurstudie onder de loupe te nemen.

1.3. Werkwijze.
De hierbij gehanteerde werkwijze is als volgt geweest. Allereerst zijn m.b.t. de verschillende aspecten, de wensen en denkbeelden etc. vanuit de P.v.d.A. in afzonderlijke notities omschreven. Vervolgens zijn deze notities naast elkaar gelegd om te kijken waar eventuele denkbeelden met elkaar in conflict zouden zijn. Uiteindelijk heeft de werkgroep de op deze manier verkregen uitgangspunten vergeleken en getoetst aan de struktuurstudie.

1.4. Indeling van de notitie.
Bij de indeling van de notitie is uitgegaan van een prioriteitstelling t.a.v. de in het kader van de struktuurstudie en de ruimtelijke ordening aan de orde komende aspecten.
De volgorde van belangrijkheid is tevens de indeling van hoofdstukken t.w.:
- Volkshuisvesting.
- Milieu en natuur.
- Werkgelegenheid.
- Voorzieningen, toerisme en recreatie.
- Verkeer.

1.5. Algemeen.
De P.v.d.A.-Zandvoort zal al het mogelijke doen om oplossingen aan te dragen voor het ernstigste probleem dat in deze nota aan de orde komt nl. de woningnood. Er is binnen de P.v.d.A. de vaste wil de woonellende te lijf te gaan, maar ook het bewustzijn dat een échte oplossing een illusie zal blijven zolang een regering stelselmatig weigert de kernvraagstukken serieus aan te pakken, de spekulanten vrij spel laat, een toch al magere Leegstandswet ook nog eens onthoudt aan kleinere gemeentes, weigert de grote financiers als banken en pensioenfondsen onder druk te zetten om in sociale woningbouw te investeren, enzovoort, enzovoort. Een nieuw en radikaal regeringsbeleid is een noodzakelijke voorwaarde.

Alvorens dieper op de genoemde hoofdstukken in te gaan volgt nu eerst een samenvatting.



samenvatting

Deze notitie bedoelt de visie weer te geven van de P.v.d.A.-Zandvoort naar aanleiding van de struktuurstudie Zandvoort.

volkshuisvesting

De prognose van het bureau de Meerlanden, dat tot 1993 ruim 1000 woningen gebouwd moeten worden is zeer onzeker. Daarom is het beter uit te gaan van de zekerheid, dat er op dit moment ca. 600 woningzoekenden in Zandvoort staan ingeschreven, waarvan er ca. 100 bij toewijzing een woning achterlaten. De woningbehoefte is op dit moment dientengevolge 500 woningen. In deze behoefte moet op korte termijn worden voorzien. De belemmeringen die zich voor een groot deel van de bouwlokaties voordoen zijn in hoofdzaak.

1e. De aanwijzing van de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van 4 april 1975.
2e. De geluidshinder veroorzaakt door het circuit.

In 1e fase (1981-1982) dient gebouwd te worden op plekken, waar deze belemmeringen niet gelden. Dit levert ca. 150 woningen op. Om daarna verder te kunnen bouwen moet de gemeenteraad vóór 01-01-1982 het contracht met de Cenav opzeggen, zodat per 01-01-1983 het circuit opgeheven kan worden.
In 2e fase (1982-1985) kunnen dan minstens ca. 375 woningen gebouwd worden.
1e en 2e fase samen leveren dan ca. 525 woningen op, wat de huidige behoefte kan dekken.
Tijdens deze fases dient constant de vinger aan de pols te worden gehouden t.a.v. de dan optredende woningbehoefte. Zodra blijkt, dat meer woningen nodig zijn, zullen hiervoor verdere plannen ontwikkeld moeten worden.

milieu en natuur

Het is noodzakelijk een beheerplan voor de Zandvoortse duingebieden op te stellen, met strengere eisen t.a.v. het gebruik, en beter toezicht op de naleving hiervan.
Het bebouwen van duinterreinen moet afgewezen worden.
Er moet gestreefd worden naar goede en veilige fietsroutes, teneinde overbodig gebruik van de auto te verminderen.

werkgelegenheid

Het is van belang een beleid te voeren dat de werkgelegenheid kan bevorderen.
Dit dient gedaan te worden, door te streven naar verlenging van het seizoen en door het bevorderen van kleinschalige milieuvriendelijke bedrijven.

voorzieningen, toerisme en recreatie

De voorzieningen zijn op redelijk peil. In Nieuw-Noord bestaat echter wel behoefte aan een goed wijkcentrum. Voor de jeugd is een permanent ontmoetingscentrum nodig; en meer speelplaatsen voor jonge kinderen.
Een recreatieve trekker met vele duizenden bezoekers per dag moet afgewezen worden.
Ter verlenging van het seizoen moet geprobeerd worden kleinschalige attracties te realiseren nabij het centrum.

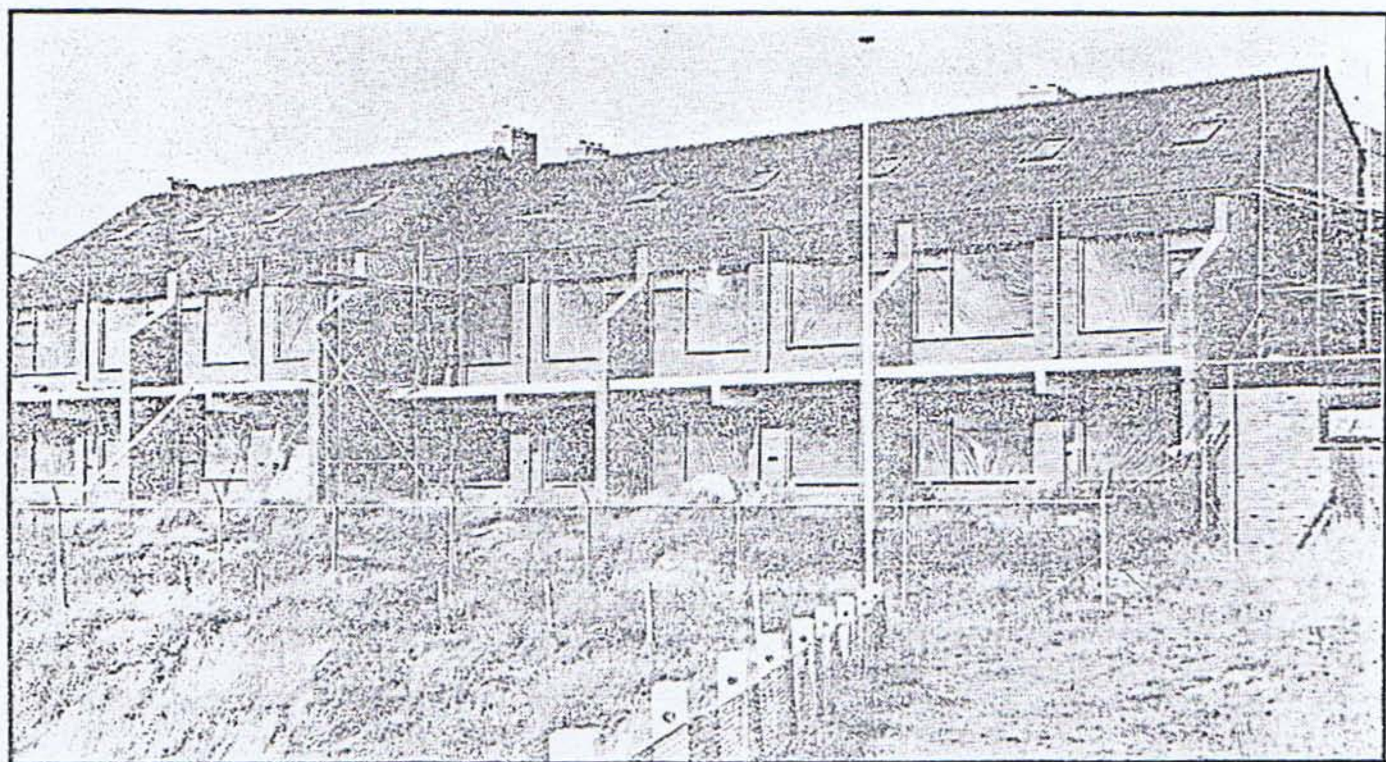
verkeer

Uitgangspunt bij het verkeersbeleid zal moeten zijn grote terughoudendheid te betrachten t.a.v. de aanleg van nieuwe wegen.
Eerst zal steeds moeten worden geprobeerd via het bestaande wegennet het verkeer te geleiden.

- Er bestaat geen behoefte aan een derde toegangsweg naar Zandvoort noch aan een vergroting van de capaciteit van de bestaande wegen.
- Er bestaat behoefte aan een veilig vrij fietspad naar Heemstede.
- Het openbaar vervoer moet verbeterd worden. Er dient een vrije busbaan naar Haarlem te komen.
- Het bestaande wegennet moet veiliger worden, o.a. door vermindering van de snelheid van het autoverkeer.
- Het verkeer vanaf de Zandvoortselaan komend met bestemming Zandvoort-zuid, moet via de Corn. v.d. Werffstraat, Fr. Zwaanstraat en Cort. v.d. Lindenstraat geleid worden.
- Tussen de begraafplaats en de spoorbaan Zandvoort-Haarlem moet een autoverbinding gemaakt worden als tweede ontsluitingsweg voor Nieuw-Noord.
- Nieuw-Noord moet d.m.v. een fietstunneltje aangesloten worden op doorgaande fietsroute naar Haarlem en Heemstede.
- De verlengde Herman Heijermansweg voorziet in geen enkele behoefte en moet ter voorkoming van nadelige effecten ten sterkste afgewezen worden.
- Er zijn goede fietsroutes en stallingsmogelijkheden nodig ter beperking van het onnodig autoverkeer.
- Vergroting van de parkeeraccommodatie moet voorkomen worden.



volkshuisvesting



In het rapport 'Prognose van de kwantitatieve woningbehoefte in de Gemeente Zandvoort 1978-1993' van het Sociografisch bureau de Meerlanden is becijferd hoeveel woningen Zandvoort moet bouwen om op 01-01-1983 (792 woningen), 01-01-1988 (986 woningen) en 01-01-1993 (1.019 woningen) aan de verwachte woningbehoefte te kunnen voldoen. Om meerdere redenen mogen deze cijfers als weinig concreet en niet zeker beschouwd worden.

De volgende vragen kunnen n.l. gesteld worden:

- Wat zijn de gevolgen voor de prognose als vóór 01-01-1983 niet de benodigde ca. 800 woningen gebouwd zijn? (De kans dat dit gehaald wordt is uitermate klein).
- Hoeveel woningzoekenden zullen ten gevolge hiervan in de komende jaren hun toevlucht (moeten) nemen naar plaatsen buiten Zandvoort (Noronlocatie).
- Wat kunnen de gevolgen zijn van de zich momenteel doorzettende economische crisis, in relatie tot het behoeftepatroon van de bevolking? (De mogelijkheid bestaat, dat jongeren langer thuisblijven; de mensen minder te besteden zullen hebben ten gevolge van de druk op de lonen; de huren hoger kunnen uitvallen etc.)
- Wat zijn de gevolgen indien de in de prognose aangegeven bevolkingsafname niet zal plaatsvinden, maar het inwonertal zich zal stabiliseren of zal toenemen?

Op grond van deze redenen is gekozen voor een benaderingswijze, waarbij wordt uitgegaan van de harde cijfers betreffende het aantal op dit moment ingeschreven woningzoekenden, en rekening houdend met de mogelijkheid dat in 1993 minder of mogelijk ook meer dan de genoemde 1.000 woningen nodig zullen zijn.

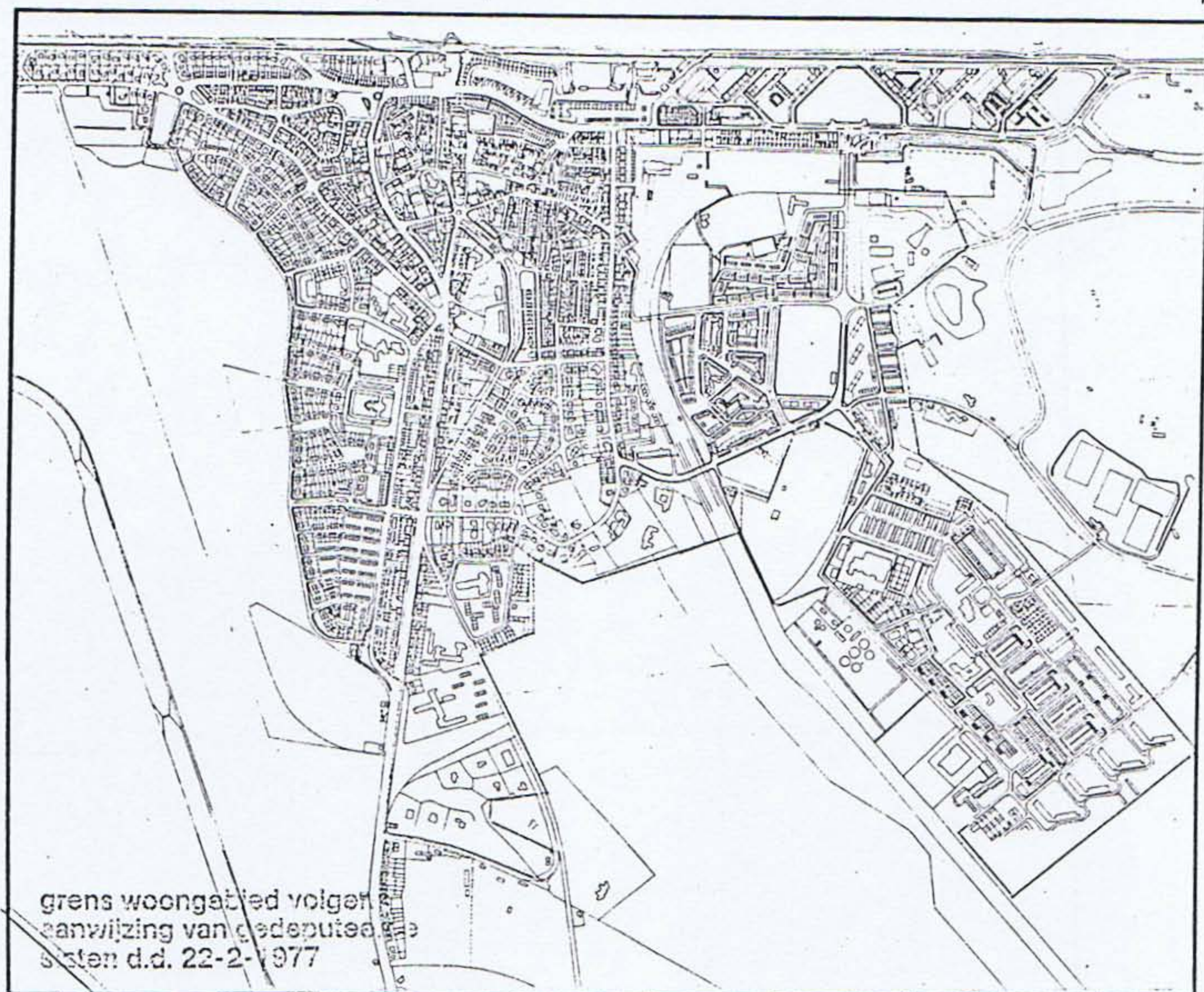
Waar in eerste instantie voor gebouwd moet worden zijn de ca. 600 woningzoekenden die op dit moment bij de gemeente geregistreerd staan.
Van deze ca. 600 laten ca. 100 bij toewijzing een woning achter. Deze cijfers kunnen uitstekend als basis dienen voor het uit te stippelen woningbouwbeleid in het kader van de struktuurstudie, zij het met de volgende aantekeningen.

- Een aantal zal ondergebracht worden in bejaardentehuizen.
- Een deel heeft zich zowel in Zandvoort als elders in de agglomeratie in laten schrijven.
- Van de tweepersoonshuishoudens en aanstaande echtparen zal een groot deel op korte of langere termijn kinderen krijgen. Exacte cijfers zijn (nog) niet te geven. Voorlopig wordt uitgegaan van 70% wel en 30% geen kinderen.
- Een deel heeft bij de EMM een kansrijk nummer.
- Er komen nog steeds woningzoekenden bij.

Dit alles in beschouwing nemend, mag gesteld worden dat **de woningbehoefte zoals nu bekend is, tenminste 500 woningen bedraagt.**

Tevens moet gesteld worden, dat **het noodzaak is op korte termijn in deze behoefte te voorzien.**

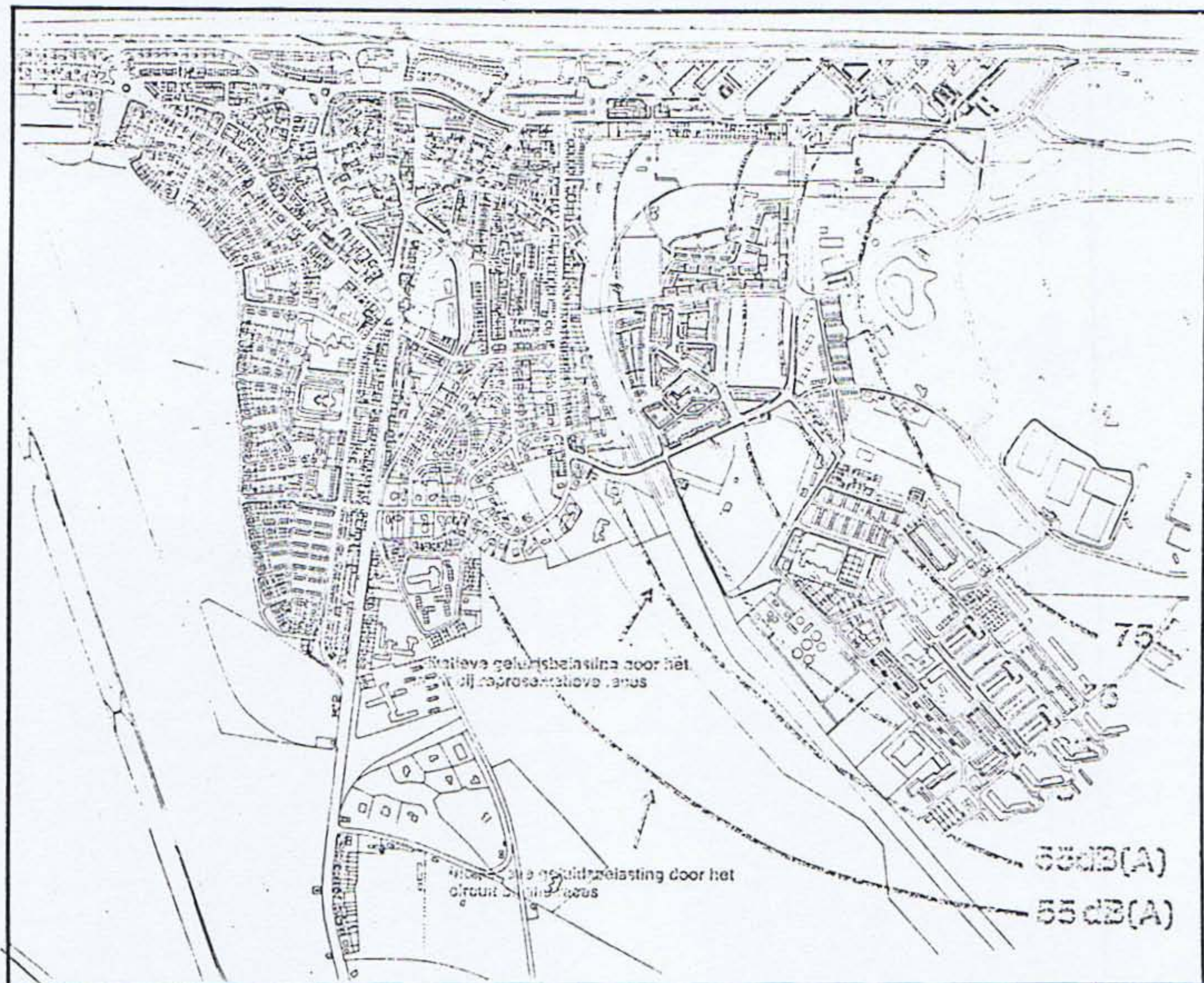
D.w.z. er moet zo snel mogelijk gebouwd worden op de plekken, waar m.b.t. de procedurele en technische kanten van het bouwen, zo min mogelijk moeilijkheden zijn.
De moeilijkheden die zich voor het grootste gedeelte van de in aanmerking komende bouwlokaties voordoen, zijn in hoofdzaak de volgende:



1e. De aanwijzing van de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van 4 april 1975, aan het provinciaal bestuur van Noord-Holland, inmiddels vastgelegd in het streekplan 'Amsterdam-Noordzeekanaalgebied', o.a. inhoudende, dat de gemeente Zandvoort niet voorbij de huidige begrenzing van de bestaande woonbebouwing mag bouwen.

In het geval men hierin wijziging zou willen brengen, moet men rekening houden met verzet van de zijde van G.S.H.; te verwachten bezwaarschriften etc. met het gevolg, dat uiteindelijke bebouwing pas over 6 of 7 jaar gerealiseerd zou kunnen worden.

2e. De geluidshinder veroorzaakt door het circuit.
Bepalend hierbij zijn de normen gesteld in de Wet Geluidshinder. Hoewel deze wet nog niet daadwerkelijk van kracht is, maar in de komende jaren in onderdelen van kracht zal worden, dient men bij de ontwikkeling van bouwplannen nu reeds rekening te houden met de door de wet gestelde normen.
Uitgaande van de aanname, dat het door het circuit veroorzaakte geluid valt onder industrie-lawaai, levert dit een grenswaarde op van 50 dB(A) (Eenheid voor de geluidsbelasting), welke waarde op de gevel gemeten bij nieuw te bouwen woningen niet mag worden overschreden.
Veronderstellend dat gezien het karakter van de geluidsbron, t.w. motorvoertuigen, ook hier misschien de redenering opgaat dat verwacht mag worden, dat deze voertuigen op den duur 5 dB(A) stiller gemaakt zullen worden, wordt op voorhand voor de Zandvoortse situatie 55 dB(A) als zone-grenswaarde t.a.v. het circuit aangehouden.
Deze 55 dB(A) grenswaarde doet in Zandvoort t.a.v. de indikatieve geluidsbelasting door het circuit bij alle races, een denkbeeldige grenslijn ontstaan, die tot het busstation in het centrum rijkt, en waarvan alleen ten zuiden gebouwd mag worden.
In het geval men hierin wijziging zou willen brengen, moet of de geluidsproductie op het circuit beperkt worden, of het circuit opgeheven worden. Als de gemeenteraad voor 01-01-1982 tot opheffing besluit kan er vanaf 1982 ten noorden van de 55 dB(A) lijn gebouwd worden.



circuitlawaai

Circuit, bepalend voor situering toekomstige woningbouw.

Voor de mogelijke situering van de toekomstige woningbouw is het al of niet handhaven van het circuit een bepalende faktor vanwege de door de races veroorzaakte geluidbelasting.
Het spoorweglawaai en verkeerslawaai zijn niet van invloed op de keuze van de woningbouwlokaties. Wel geven zij in enkele lokaties beperkingen die passen binnen de marges van de geschatte woningaantallen. In de "Struktuurstudie Zandvoort, Verkeer en Geluid" d.d. mei 1980 van Buro Goudappel en Coffeng wordt hier nader op ingegaan.
Door het Buro Goudappel en Coffeng wordt in voornoemd rapport een indikatieve zônering van de 'representatieve' geluidsproduktie, veroorzaakt door het circuit, gegeven.

Deze zônering is indikatief omdat de lijnen van de geluidbelasting theoretisch vastgesteld zijn aan de hand van beperkt voorhanden zijnde gegevens.
Onder 'representatieve races' worden 80% van de races verstaan, die op 500 meter ca 60 dB(A) en minder op die afstand produceren.
Bij deze 'representatieve' geluidsproduktie zijn de grote lawaaimakers de internationale races, namelijk de formules 1,2 en 3 die op 500 meter ca 75 dB(A) produceren, buiten beschouwing gelaten omdat deze groep in 1979 slechts 17 uur van de baan gebruik heeft gemaakt. Worden deze races wel in de beschouwing betrokken, dan kan slechts ten zuiden van de kom gebouwd worden.

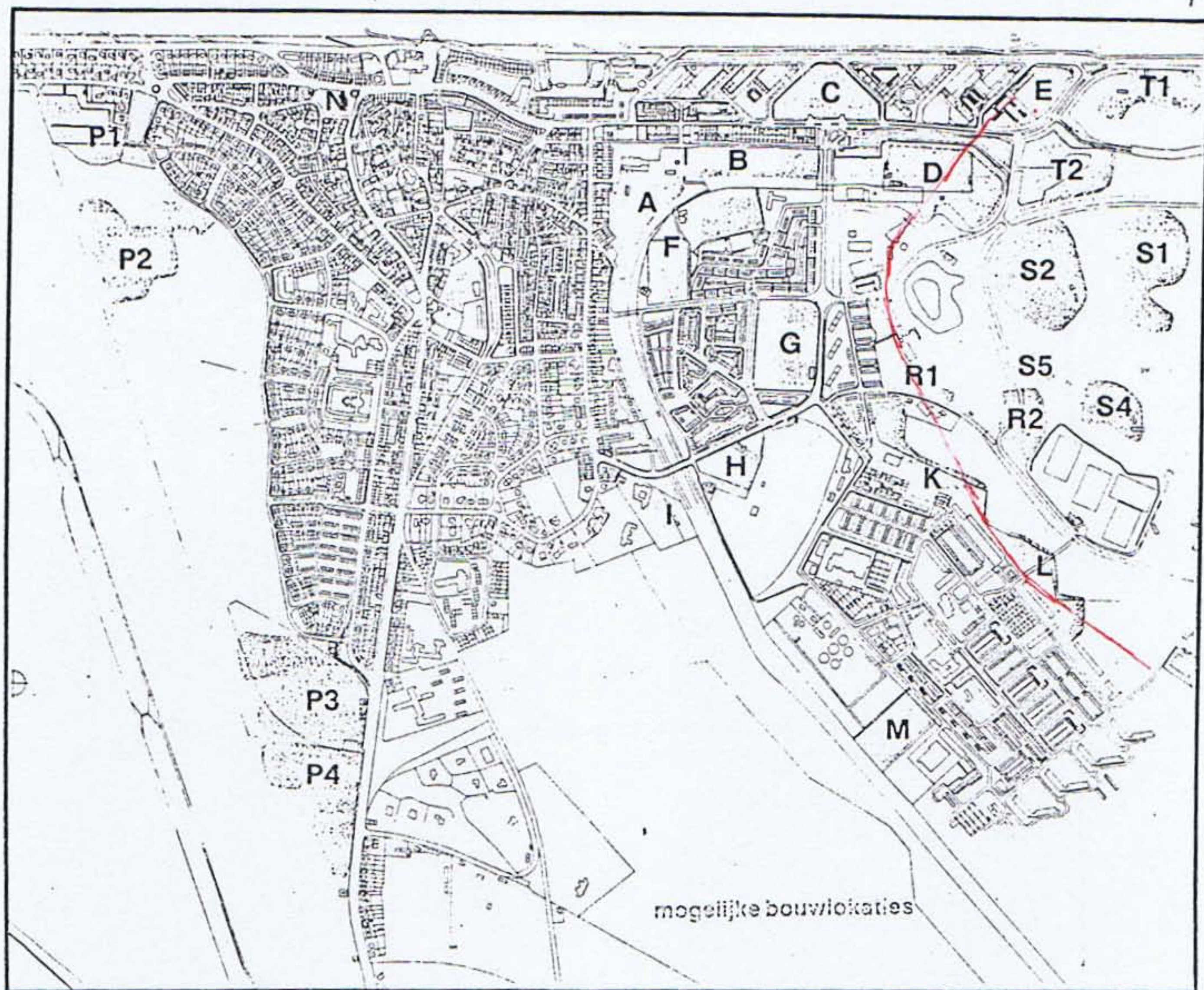
Indikatieve zônering

Uit de indikatieve zônering (zie figuur 5.3.a) van de geluidsproduktie van de 'representatieve' races blijkt, dat in het gebied grenzend aan het circuit geen nieuwbouw kan plaatsvinden en maatregelen aan bestaande woonbebouwing waarschijnlijk noodzakelijk is.
In de zône waar de geluidbelasting ligt tussen de 55 en 65 dB(A), is onder bepaalde voorwaarden woningbouw mogelijk. Van Gedeputeerde Staten moet ontheffing van de 55 dB(A) grenswaarde verkregen worden voor nieuwe woningen op de lokaties binnen deze zône.

De in deze zône gelegen lokaties zijn: kop Van Lennepweg (C), de strook tussen de Van Speijkstraat en de spoorbaan (A en B), de twee voetbalvelden langs de spoorbaan (F), het sportveld aan de Van Lennepweg (G) en het terrein tussen de begraafplaats en de Van Lennepweg (H).

Zuid

Ten zuiden van de spoorlijn wordt bij 'representatieve' races de grenswaarde van 55 dB(A) niet overschreden. Wat betreft circuitlawaai zijn hier geen problemen. Indien ook de races van de formules 1, 2 en 3 (in 1979 totaal 17 uur) bepalend zijn voor de beoordeling van de geluidshinder, dan zijn de bouwmogelijkheden beperkt tot Zandvoort Zuid.
Vanuit de Wet op de geluidshinder zal ook de bestaande bebouwing in een veel groter gebied om technische voorzieningen vragen tegen het geproduceerde geluid.



Om toch tot bouwen op korte termijn te kunnen komen moeten dus allereerst de bouwlokaties die niet aan deze beperkingen onderworpen zijn ter hand genomen worden.
Verwijzend naar de struktuurstudie Zandvoort zijn dit in 1e fase (1981-1982):

N. (Parkeerterrein watertoren).	ca. 20 woningen.
Gedeelte van P1 (Parkeerterr. Friedhoffplein, tegenover de sterflat)	ca. 30 woningen.
Diverse lokaties, (terr. Julianaschool, Brederodestraat 1, kop Zeestraat, Sonnewende etç.)	ca. 100 woningen.
Totaal:	ca. 150 woningen.

Uitgaande van de eerdergenoemde nu bestaande behoefte van 500 woningen, moeten er dan **nog 350 woningen** elders gebouwd worden.
Ook deze woningen moeten op zo kort mogelijke termijn gebouwd worden. Als we ten noorden van de 55 dB(A) lijn willen gaan bouwen, dan zou dit ingeval van handhaving van het circuit slechts mogelijk zijn, als G.S. bereid gevonden zou kunnen worden ontheffing te verlenen tot 65 dB(A) op de gevel, onder de voorwaarde van geluidbeperkende maatregelen aan de woningen en dat de grenswaarde van 35 dB(A) binnen gemeten niet overschreden wordt.

Aangezien de bereidheid van G.S. om hiertoe over te gaan niet aanwezig is (alle bouwaanvragen ten noorden van de 55 dB(A) grens worden door G.S. zelf afgewezen) en bovendien pas op lange termijn te bebouwen terreinen hierdoor binnen bereik komen, moet geconstateerd worden, **dat alleen ten noorden van de 65 dB(A) grens nog bouwlokaties gevonden kunnen worden,** waar over enige jaren gebouwd kan worden. **De voorwaarde** die hiervoor echter gesteld moet worden is **dat het circuit geen geluid meer mag produceren.**
Dit is op twee manieren te bereiken, of wel de Cenav zorgt er voor dat er geen geluidshinder meer op het circuit geproduceerd wordt, of wel de gemeente zegt het contract met de Cenav op en heft het circuit op.
Gezien de ervaringen tot nu toe en het feit, dat met daadwerkelijke bestrijding van de geluidproduktie aan de bron veel tijd en geld gemoeid is, mag aangenomen worden dat het eerste wel vergeten kan worden. Bovendien bestaan er vanuit milieuoogpunt ernstige bezwaren tegen handhaving van het circuit.
Dientengevolge blijft alleen de mogelijkheid van opheffing van het circuit over, d.m.v. het opzeggen van het contract. Dit is mogelijk, want in het contract is opzegging van het contract geregeld n.l. onder de voorwaarde, dat het algemeen belang dit vereist.
Duidelijk is, dat bij de huidige woningnood, volkshuisvesting een algemeen belang is, waarvan realisatie op korte termijn in het gedrang komt t.g.v. de geluidshinder veroorzaakt door het circuit. De opzegtermijn van het contract is één jaar.
Het streven moet erop gericht zijn het contract per 01-01-1983 te beeindigen. De gemeenteraad moet derhalve voor 01-01-1982 het contract opzeggen.
Indien dit inderdaad gedaan wordt, kan er in 1982 gebouwd

worden. Dat is vele jaren eerder dan op de lokaties die belemmeringen ondervinden t.g.v. de aanwijzing van de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Ervan uitgaande dat de gemeenteraad het besluit tot opheffing van het circuit neemt, dan komen de volgende lokaties voor bebouwing in 2e fase (1982-1985) in aanmerking.

C. Kop van de Van Lennepweg	ca. 150 woningen.
D. Caravankamp de Zeereep	ca. 175 woningen.
H. Van Lennepweg bij de begraafplaats	ca. 50 woningen.
Totaal:	ca. 375 woningen.

Ten aanzien van het caravankamp de Zeereep wordt voorgesteld dit te verplaatsen naar het Kennemersportpark en aldus de bestaande kampeervoorziening daar uit te breiden. De voetbalvelden van T.Z.B. moeten dan verplaatst worden naar het binnenterrein van het circuit.

De in 2e fase te bouwen 375 woningen tesamen met de eerdervermelde in 1e fase te realiseren 150 woningen leveren ca. 525 woningen op die juist voldoende zijn om de nu bekende woningbehoefte te dekken.

Een onzekerheid, die zich wel voordoet, is, dat er moeilijk aan te geven is wat de kwalitatieve woonbehoefte zal zijn. Op dit moment staan er veel tweepersoonshuishoudens en aanstaande echtparen ingeschreven (252). Hiervan is nog niet bekend, welk deel zal uitgroeien naar 3, 4 of meerpersoonshuishoudens.

Ook is niet direkt aan te geven, hoeveel van de meerpersoonshuishoudens aflopende huishoudens zijn. Mocht bij nadere uitwerking blijken, dat de behoefte aan kleine woningen het grootst is en er dus veel van deze woningen gebouwd zouden moeten worden, dan kan dit betekenen, dat de geschatte aantallen van de verschillende lokaties aan de lage kant gebleven zijn.

M.a.w. er zouden dan misschien meer woningen op de genoemde lokaties gerealiseerd kunnen worden, wat op zich natuurlijk weer een voordeel zal betekenen.

Uitgaande van het feit dat op de bovengenoemde manier ca. 525 woningen gerealiseerd kunnen worden en rekeninghoudend met de ook al eerder aangegeven betrekkelijkheid en onzekerheid van de volgens de prognose van de Meerlanden benodigde 1.000 woningen voor 1993, wordt voorgesteld eerst de realisering van deze ca. 525 woningen te bevorderen en tijdens het proces hiervan en de tijd die hiermee gemoeid zal zijn konstant de vinger aan de pols te houden t.a.v. de dan optredende woningbehoefte.

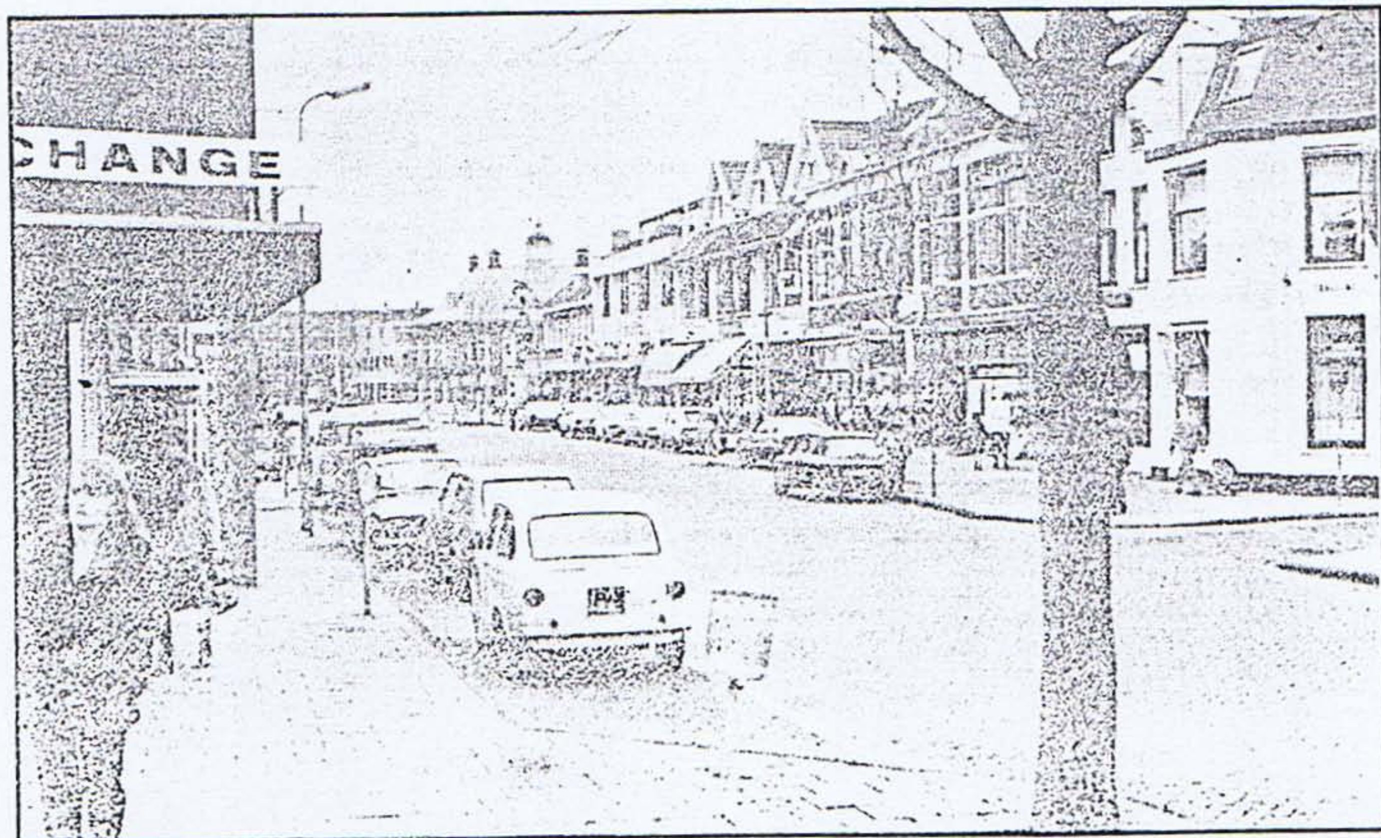
Zodra blijkt, dat het aangegeven aantal van 525 woningen onvoldoende is, zullen verdere plannen ontwikkeld moeten worden, waarbij de locaties P1 t/m P4, R1 en R2, S1 t/m S5 en T1 en T2 als ongewenste bouwlocaties beschouwd moeten worden (Zie bijgevoegde overzichtskaart).

Naast de lokaties die in de struktuurstudie zijn vermeld, zijn er in Zandvoort nog een aantal kleinere plekken te vinden, die mogelijk eerder voor bebouwing in aanmerking komen dan de plekken die wel vermeld staan.

Afhankelijk van de uiteindelijke woningbehoefte is, zowel qua kwantiteit als kwaliteit, op bovengenoemde wijze een flexibel en adekwaat beleid te voeren, ter realisering van de benodigde woningen.

Naast het bouwen van woningen zal ook het huidige woningbestand d.m.v. een goed beleid beter onder controle gehouden moeten worden.

- Zo zal er gezien het feit, dat er momenteel minstens 215 tweede woningen in Zandvoort zijn een verordening op het tweede woningbezit dienen te komen (op dit moment in de raad reeds aan de orde).
- Er zal een beter doorstromingsbeleid moeten komen. Mensen met hogere inkomens blijven in relatief goedkope woningen zitten.
- Er zal een goede leegstandswetgeving moeten komen, waarbij de gemeentelijke overheid regelend of handelend kan optreden ingeval van onredelijk lange leegstand.



milieu en natuur

Vanuit velerlei gezichtspunten zijn het milieu en de natuur van levensbelang voor Zandvoort en haar bewoners. Voorzichtig omgaan met dit kostbaar bezit is dus geboden.
Helaas moet echter geconstateerd worden, dat met name het beheer t.a.v. het duinterrein van het circuit, de bufferzones van de Zandvoort omringende duinen, langs de randen van de bebouwde kom, veel te wensen overlaat. Voor wat het duinterrein van het circuit betreft kan verwezen worden naar het rapport wat hierover door de P.P.D. van Noord-Holland gemaakt is.
Hierin wordt o.a. gewezen op de wildgroei van opstallen, t.b.v. het houden van dieren, begrazing, vervuiling, vernieling t.g.v. motorvoertuigen etc.
Tevens van bepalende invloed is de lozing van effluentwater van de rioolwaterzuiveringsinrichting door de gemeente Zandvoort zelf.
Ook de z.g. bufferzones ondervinden een sterke mate van aantasting. Gewezen kan worden op de vernielingen t.g.v. het wild paardrijden en het rijden met motorvoertuigen.
In de vorm van een beheerplan zijn strengere eisen t.a.v. het gebruik van het duingebied en een beter toezicht op de naleving hiervan noodzakelijk teneinde de duinen in staat te stellen zich te herstellen en de functie van landschapspark ten dienste van de Zandvoortse bevolking en haar bezoekers te kunnen behouden.
Voor de effluentlozing moet z.s.m. een goede en permanente oplossing gevonden worden zodat het onder water zetten van grote delen van het binnenterrein van het circuit gestopt kan worden.

Vanuit milieu oogpunt moet de eerdergenoemde aanwijzing van de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ten aanzien van bebouwing buiten de huidige bebouwingsgrenzen toegejuicht worden.
Het intensief bebouwen van duinterreinen ook als het om toch al aangetaste bufferzones gaat, moet afgewezen worden.
Deze bufferzones tussen de bebouwing en de verderliggende onaangetaste duingebieden mogen niet bebouwd worden, omdat in dat geval delen van de nu nog gave en onaangetaste duingebieden deze functie moeten overnemen met alle gevolgen van dien.
De enige vorm van bebouwing die mogelijk acceptabel zou zijn, is een afschermende rij woningen, die in relatie met de eerder genoemde benodigde beheermaatregelen, een barrière zou kunnen vormen tegen het overmatig betreden en berijden (zowel met paarden als motorvoertuigen) van de achterliggende bufferzones.

T.a.v. het Kostverlorenpark moet gesteld worden, dat vanuit milieutechnisch oogpunt woningbouw, c.q. bungalowbouw uit den boze is. Tevens moet ook het aanleggen van de Verlengde Herman Heijermansweg door dit natuurgebied afgewezen worden.
M.b.t. de invloed van het verkeer op het milieu moet gestreefd worden naar de aanleg van goede en veilige fietsroutes, voor dagelijks gebruik en voor het recreatieve verkeer. Het overbodig gebruik van de auto en de parkeerdruk kunnen op deze manier verminderd worden.

werkgelegenheid

Ook in Zandvoort is sprake van een toenemende werkloosheid.
Op dit moment zijn ca. 250 personen werkloos of wel 4% van de Zandvoortse beroepsbevolking.
Het is van belang een beleid te voeren dat de werkgelegenheid kan bevorderen.
Ca. 25% van de Zandvoortse werkgelegenheid is momenteel gericht op het toerisme.
Deze vorm van werkgelegenheid is voor het grootste gedeelte echter een seizoenaangelegenheid.
Het streven naar verlenging van het seizoen c.q. uitbreiding van de recreatiemogelijkheden buiten het seizoen zijn dus niet alleen kwesties van meer inkomsten voor de middenstand maar ook van meer werkgelegenheid.
Als neveneffect van het realiseren van woningbouw in Zandvoort moet de – zij het tijdelijke – toename van de werkgelegenheid in de bouwnijverheid niet verwaarloosd worden.
Natuurlijk komt hiervan slechts een beperkt deel ten goede van de Zandvoortse beroepsbevolking, maar het telt toch mee.
Instandhouding van de bestaande industrie in Zandvoort is van groot belang; uitbreiding in de zin van nieuwe bedrijven op nieuwe terreinen is niet mogelijk gezien het gebrek aan ruimte hiervoor. Een mogelijke toename van de werkgelegenheid kan verkregen worden door het bevorderen van de dienstverlenende sector in de vorm van kleinschalige milieuvriendelijke bedrijven en kantoren.



voorzieningen, toerisme en recreatie

De voorzieningen in Zandvoort zijn mede t.g.v. het toerisme op een redelijk peil. Vooral voor de volwassenen zijn er ruime mogelijkheden. In Nieuw-Noord bestaat echter wel een sterke behoefte aan een goed wijkcentrum.

Ook de vraag naar volkstuintjes blijkt nog steeds groot. Uitbreiding van het volkstuincomplex dient plaats te vinden bij het bestaande complex aan de Keesomstraat en wel in zuidelijke richting tot de flats zodanig, dat natuurlijke begroeiing en aanzicht van het duingebied zo min mogelijk wordt aangetast. Voor de jeugd zijn er echter beduidend minder mogelijkheden. Een echt permanent ontmoetingscentrum voor jongeren is van groot belang en moet op korte termijn gerealiseerd worden.

Andere benodigde voorzieningen voor de jeugd zijn een cross-baan voor fietsers en brommers, een rolschaatsbaan en meer kleinschalige speelplaatsen voor kinderen.

Het toerisme is voor Zandvoort van groot belang en mag niet in gevaar gebracht worden door ontwikkelingen die het toeristisch karakter van Zandvoort aantasten.

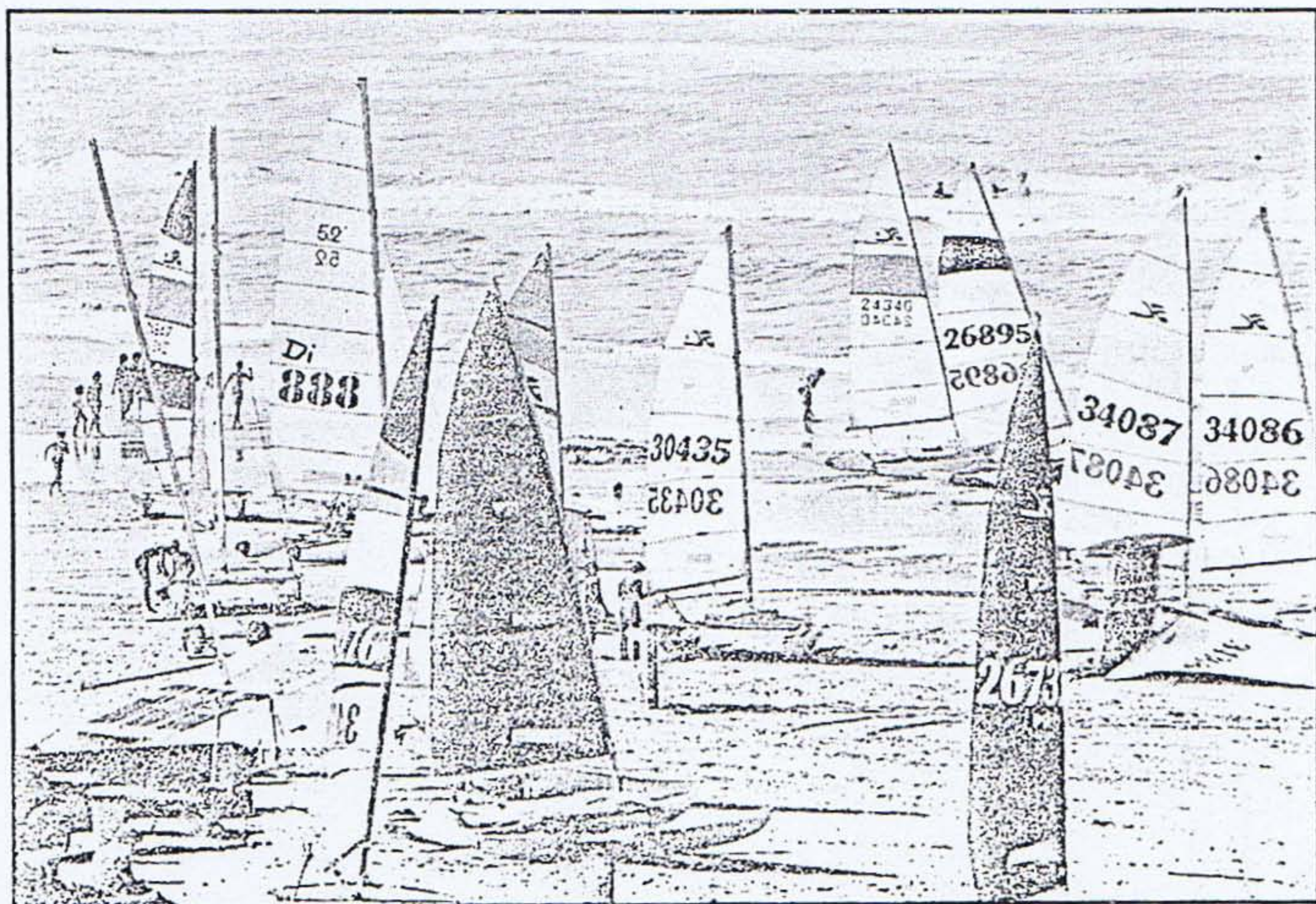
Zandvoort is aantrekkelijk vanwege het strand en de duinen, de mogelijkheid tot flaneren, gezellig winkelen en uitgaan. Ter aanvulling op de aanwezige accommodatie voor lang-kampeerders is een betere kampeeraccommodatie met name voor kortverblijvers noodzakelijk.

Kijkend naar de toeristische recreatiemogelijkheden, kan in relatie tot het reeds aanwezige zwembad en de midgetgolf gedacht worden aan een soort sportief centrum in Zandvoort (genaamd Zandsport?).
Een recreatieve trekker in de zin van een echte vervanging van het circuit moet afgewezen worden.

Grootschalige projecten met vele duizenden bezoekers per dag zoals pretparken e.d. kunnen in Zandvoort niet geprojecteerd worden o.a. wegens de grote ruimtebehoefte en hun met name tijdens de zomer sterke extra verkeers- en parkeerdruk.

Ter verlenging van het seizoen en ter uitbreiding van de recreatieve mogelijkheden buiten het seizoen moet geprobeerd worden kleinschalige attracties nabij het centrum en de knooppunten van openbaar vervoer, alsook slechtweer accommodatie te realiseren.

Er dient zorg gedragen te worden voor de aanleg van groenvoorzieningen.



verkeer

'Uitgangspunt bij het verkeersbeleid zal moeten zijn grote terughoudendheid t.a.v. de aanleg van nieuwe wegen. Eerst zal steeds moeten worden geprobeerd via het bestaande wegennet het verkeer in al zijn vormen te geleiden, eventueel met technische hulpmiddelen, waarbij piekbelasting niet de basis kan zijn.
Zoals het onverantwoord is om het wegenstelsel aan te passen aan een piekbelasting, kan het parkeerbeleid onmogelijk gebaseerd worden op een uitzonderlijke parkeervraag.'
Dit citaat uit de nota van aanbieding bij de Zandvoortse gemeentebegroting 1979 moet overeind gehouden worden.
De indruk bestaat, dat ondanks de uitdrukkelijke vermelding hiervan in de struktuurstudie Zandvoort, de opstellers van deze studie hiermee totaal geen rekening hebben gehouden.
Reden temeer om d.m.v. goede argumentatie de hierin aangegeven tendenzen en ontwikkelingen te ontkrachten.

- Zandvoort heeft slechts 2 toegangswegen:
  De Zeeweg en de Zandvoortselaan.
  Deze beide wegen kunnen gedurende 90-95% van het jaar het autoverkeersaanbod ruimschoots verwerken, slechts op een beperkt aantal topdagen (20-40) per jaar is er sprake van filevorming t.g.v. capaciteitstekort t.o.v. het grote verkeersaanbod.
  Geconcludeerd kan worden dat er geen enkele behoefte bestaat om een derde toegangsweg naar Zandvoort te plannen, dan wel een vergroting van de capaciteit van de bestaande wegen te bepleiten. Om redenen van verkeersveiligheid is het nodig de hele verkeerssituatie op de Noord-Boulevard te herbezien.

- M.b.t. het fietsverkeer van en naar Zandvoort moet geconstateerd worden, dat de vrije fietspaden langs de Zandvoortselaan van slechte kwaliteit zijn en tevens onveilig voor fietsers t.g.v. van het bromfietsverkeer.
  De behoefte bestaat een vrij fietspad (verboden voor bromfietsen) te introduceren tussen Heemstede en Zandvoort.

- Het openbaar vervoer moet geoptimaliseerd worden. D.w.z. de mogelijkheden van de uitstekende N.S.-railverbinding met Haarlem en Amsterdam moeten beter benut worden, door een beter voor- en natransport per bus of taxibusje.
  Een betere en frequentere lijnvoering naar Nieuw-Noord dient bestudeerd te worden. Een bus over Sophiaweg-Kostverlorenstraat kan mogelijk vervallen, als de in de verkeersstudie gedane suggestie van doortrekking van lijn 80 per kwartier naar Nieuw-Noord, gerealiseerd zou worden.
  De busverbinding met Haarlem dient een vrije busbaan te krijgen opdat geen hinder wordt ondervonden van filevorming op topdagen.
  Onderzocht moet worden hoe het tracé van de voormalige trambaan gebruikt kan worden samen met de huidige Zandvoortselaan, teneinde te komen tot een vrij fietspad, een vrij bromfietspad, een vrije busbaan en een tweestrooks autoweg.
  N.B. Deze vrije busbaan kan ingeval van nood tevens gebruikt worden door ziekenauto's, politie, brandweer e.d.
  De volgende modellen kunnen hierbij als suggesties meegenomen worden:
  a) – de bestaande vrije fietspaden langs de Zandvoortselaan worden vrije busbanen.
     – de voormalige trambaan wordt vrij fietspad.
  b) – de voormalige trambaan wordt vrije busbaan.
     – de bestaande fietspaden worden gehandhaafd en verbeterd.
  c) – de voormalige trambaan wordt vrij fietspad.
     – de vrije busbaan wordt gesitueerd tussen 2 autoverkeerstroken.
     – bromfietspaden op bestaande fietspaden.

- Het verkeer in Zandvoort dient zoveel mogelijk gebruikmakend van de bestaande wegenstructuur veiliger gemaakt te worden en daar waar mogelijk eerder naar specifiek einddoel gescheiden te worden.
  Dit blijft ook gelden ingeval in bepaalde delen van Zandvoort enige honderden woningen gebouwd gaan worden. De extra verkeersbelasting die hiervan het gevolg zal zijn, zal door het huidige verkeersnet verwerkt kunnen worden. Daar waar wegen of straten ten gevolge van hun functie, profiel, lange rechtstanden etc. uitnodigen tot te hoge snelheden, dienen maatregelen ter beperking van de snelheid tot ca. 35 km/uur genomen te worden, d.m.v. herprofilering, drempels, afsluitingen, herziening circulatieschema's, vervallen van voorrangskruisingen, eventueel stoplichten, woonerven etc.

- Ter vermindering van het autoverkeer op de Haarlemmerstraat en de Dr. C.A. Gerkestraat moet ter plaatse van de splitsing Zandvoortselaan, Dr. C.A. Gerkestraat een duidelijk bewegwijzerde scheiding gemaakt worden tussen autoverkeer richting Centrum of Noord en richting Zuid. Dit laatste verkeer moet via de Corn. v.d. Werffstraat, Fr. Zwaanstraat, Cort v.d. Lindenstraat naar Zandvoort-Zuid geleid worden.

- Ter verbetering v.d. ontsluiting van Nieuw-Noord moet, ter plaatse van het huidige fietspad langs de begraafplaats een autoverbinding met éénrichtingsverkeer gemaakt worden tussen de V. Lennepweg en de Kam. Onnesstraat.
  De Linnaeusstraat dient dan ook éénrichtingsverkeer



gemaakt te worden. Het overblijvende rijweggedeelte kan dan als fietspad ingericht worden. Op deze wijze kan een ontsluitingslus in Nieuw-Noord ontstaan gebruikmakend van de Kamerl. Onnesstraat, Keesomstraat en Celsiusstraat, waarbij de overige straten verkeersluw dienen te worden gemaakt en slechts in hoofdzaak te gebruiken door de bewoners.

- Ter verbetering v.d. ontsluiting van Nieuw-Noord moet een fietsverbinding gelegd worden met het bestaande fietspad langs de spoorlijn naar Haarlem, welk fietspad tevens doorgetrokken moet worden via meer rechtstreekse lijnen naar Haarlem en Heemstede. (D.w.z. aansluitend op het provinciale fietspadenplan.)
  De kruising met de spoorlijn dient bij voorkeur via een tunneltje te geschieden.

- De geprojecteerde verlengde Herman Heijermansweg voorziet in geen enkele behoefte, aangezien Kostverlorenstraat en Sophiaweg het autoverkeersaanbod ruimschoots kunnen verwerken en de knelpunten met het fietsverkeer verminderd kunnen worden.
  Bovendien zou het isolement van Nieuw-Noord t.o.v. de rest van Zandvoort eerder vergroot worden, t.g.v. de aansluiting v.d. verl. H.Heijermansweg op de Linnaeusstraat en een veel lengte vergende onderdoorgang bij de kruising met de spoorbaan en het fietspad naast de spoorbaan.
  Naast deze verkeerstechnische en ruimtelijke argumenten tegen aanleg van deze 'verdeelweg' bestaan bovendien nog onoverkomelijke milieutechnische en financiële bezwaren.

- Grote bedrage zullen gemoeid zijn met de aankoop van gronden, kosten van aanleg van tunnel, wegtracée e.d. het onderhoud etc.

- Ter beveiliging van het fietsverkeer dienen daar waar mogelijk aparte fietsstroken te worden gemaakt, of op het wegdek aangegeven.
  Het oversteken moet veiliger gemaakt worden. De voetganger moet beter beschermd worden, d.m.v. het beter beveiligen van oversteekplaatsen (bijv. stoplichten bij het Huis in de Duinen), het creëren van voetgangersgebieden, bredere trottoirs e.d., met name in het centrum, in de nabijheid van winkels en voorzieningen en t.p.v. looproutes naar het strand.

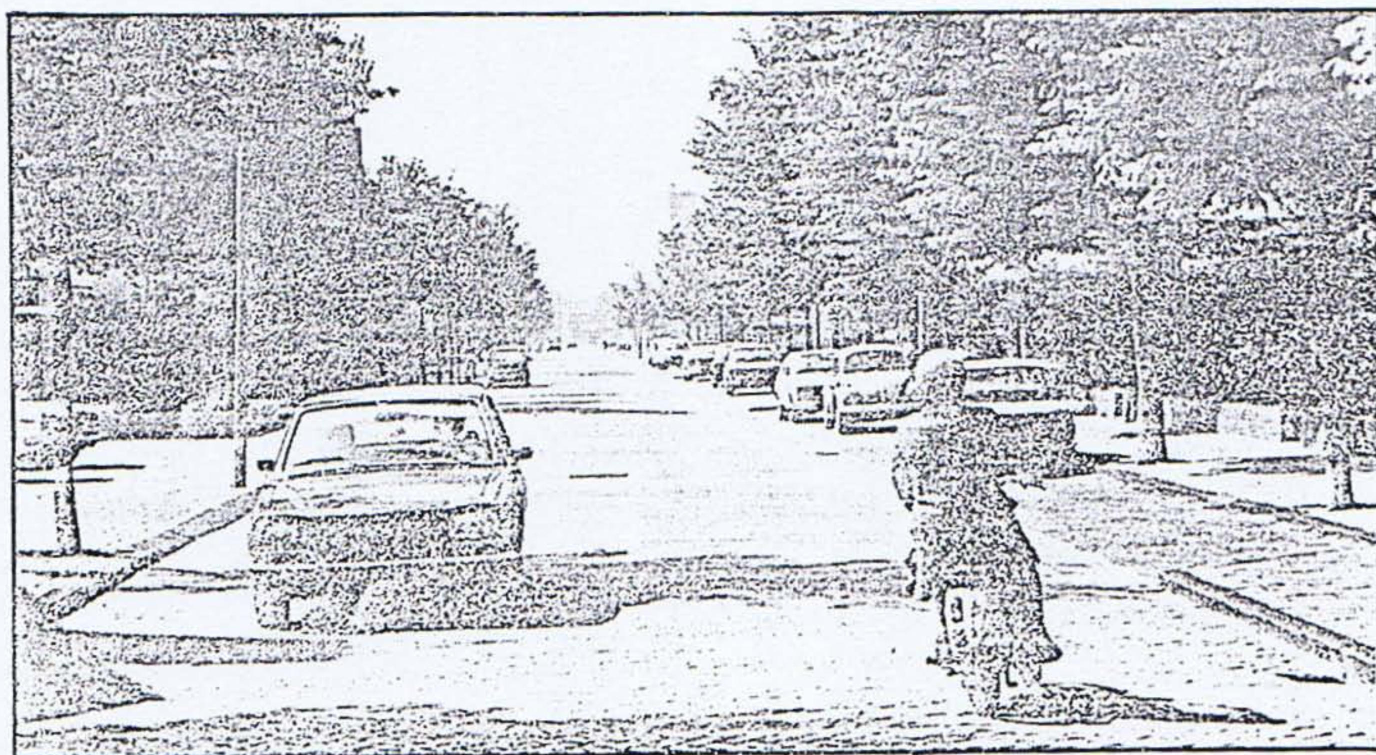
- Om verdere toename van het autogebruik te beperken, dienen zowel t.b.v. het interne verkeer als het recreatieve verkeer goede fietsroutes en meer goede stallingsmogelijkheden voor fietsers gemaakt te worden.
  Het laatste in het bijzonder nabij stations en haltepunten van het openbaar vervoer, winkels en centrumvoorzieningen e.d. en nabij recreatieve attractiepunten, waaronder het strand.

- Tevens moet vergroting van de parkeeraccommodatie op grote schaal voorkomen worden. De voorkeur dient te worden gegeven aan het beter gebruikmaken van de bestaande parkeeraccommodatie, kleinschalige uitbreiding d.m.v. herprofileringen en in het centrum het veranderen van langparkeren in kortparkeren.

- Ten tijde van topdagen moet een krachtig beleid gevoerd worden teneinde illegaal parkeren te voorkomen. Dit kan gedaan worden d.m.v. betere aanduiding en begeleiding, uitgebreide controle, ruimtelijke middelen, hoge boetes en wegslepen. Het afsluiten van straten of wijken dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.

  Het is noodzakelijk het geprojecteerde verkeersmodel te toetsen aan de wet Geluidshinder. Voldaan dient te worden aan de hierin gestelde normen.

In de meestvoorkomende situatie van bestaande woningen en een bestaande weg, ligt de grenswaarde waarbij geen geluidbeperkende maatregelen nodig zijn op 65 dB(A). Nagegaan moet worden of deze norm met name langs de Zandvoortselaan, de Haarlemmerstraat en de Dr. C.A. Gerkestraat niet overschreden zal worden. Is dit wel het geval, dan zullen maatregelen ter beperking van het geluid via tussenkomst van G.S. aan de minister moeten worden voorgesteld. Ten gevolge van de eerder gedane suggestie het verkeer richting Zuid t.p.v. het punt waar de C.A. Gerkestraat en Zandvoortselaan bij elkaar komen, te leiden via de Corn. v.d. Werffstraat, Frans Zwaanstraat, Cort. v.d. Lindenstraat, zal de huidige verkeersdruk en daardoor de geluidsoverlast in genoemde straten reeds verminderd kunnen worden.



opmerkingen naar aanleiding van de struktuurstudie zandvoort

Allereerst de keuze voor een struktuurschets of een struktuurplan.
Als straks medio 1981 de gehele procedure achter de rug is en de gemeenteraad een uiteindelijke beslissing moet nemen, moet tevens worden afgewogen of we kiezen voor een tamelijk vrijblijvende struktuurschets of voor een minder vrijblijvend struktuurplan. Het verschil zit hierin dat een struktuurplan een bij de Wet op de ruimtelijke ordening geregelde procedure kent, terwijl de term struktuurschets niet eens in de wet voorkomt.

In de inleiding op de struktuurstudie spreken de samenstellers (het buro Van Hezik Partners) hun voorkeur uit voor een struktuurschets. De motivering daarvoor is dat een struktuurplan weliswaar een degelijke wettelijke basis heeft, maar dat daardoor het inspelen op veranderingen in een dynamische tijd als de onze wordt bemoeilijkt. Bijsturing van het struktuurplan is bijna onmogelijk, zeggen ze. Ten bewijze daarvan worden enige artikelen uit de Wet op de ruimtelijke ordening en het Besluit op de ruimtelijke ordening geciteerd. Op zich lijkt het een logische redenering, ware het niet dat de verstrekte informatie onvolledig is.
Ook struktuurplannen kunnen en moeten worden bijgesteld. Indien een gemeentebestuur niet zou inspelen op de ontwikkelingen in de maatschappij door star vast te houden aan een uitgestippeld beleid dat door de tijd is achterhaald, zou dat niet getuigen van visie en bestuurlijk inzicht. Bovendien zijn er twee andere artikelen uit de Wet op de ruimtelijke ordening die niet in de struktuurstudie worden geciteerd, maar die wel van groot belang zijn.

Artikel 9 van die wet zegt dat het struktuurplan na vaststelling door de gemeenteraad aan het kollege van gedeputeerde staten en aan de inspekteur voor de ruimtelijke ordening moet worden meegedeeld. Hierdoor krijgt dit kollege de gelegenheid eventuele opmerkingen ter kennis van het gemeentebestuur te brengen, waarmee bij de uitwerking in bestemmingsplannen rekening kan worden gehouden.
Juist dit gegeven is bij de langdurige procedures van bestemmingsplannen van groot belang. Immers, indien gedeputeerde staten geen opmerkingen heeft bij het struktuurplan, is de kans dat bij de uitwerking in bestemmingsplannen afwijzend wordt beschikt veel kleiner geworden. Zijn er wel opmerkingen van de kant van G.S. en wordt daar bij de uitwerking in bestemmingsplannen ook rekening mee gehouden, dan mag de kans op een afwijzing eveneens zeer gering worden geacht.
En je kunt maar beter één keer vooraf (bij het struktuurplan) te horen krijgen dat het een en ander niet (helemaal) naar de zin is van G.S., dan dat je bij elk bestemmingsplan weer te horen krijgt dat het huiswerk geheel of gedeeltelijk moet worden overgemaakt.
Met een struktuurplan is derhalve efficienter te werken dan zonder.

Het tweede artikel dat niet over het hoofd mag worden gezien is artikel 21 lid 7.
Alvorens hierop in te gaan, het volgende:
Op dit moment zijn er in Zandvoort diverse bestemmingsplannen en bestemmingsplanwijzigingen in voorbereiding. Vroeger kon zo'n plan in één à anderhalf jaar de procedure doorlopen.
Tegenwoordig is dat niet meer zo.
Door de grote hoeveelheid bestemmingsplannen in het hele land, waarvoor aan allerlei instanties verplicht advies gevraagd moet worden, is het niet doenlijk meer in een tijdbestek van een jaar een bestemmingsplan rond te krijgen.
Bovendien is het zo, dat het fenomeen inspraak gelukkig steeds meer ingang vindt bij ruimtelijke ordening. Ook daarvoor behoort – terecht – veel tijd te worden uitgetrokken.
Om in een overgangsfase niet met ongewenste ontwikkelingen gekonfronteerd te worden en gewenste ontwikkelingen niet onnodig lang op te houden, kan de gemeenteraad een zogenaamd voorbereidingsbesluit nemen. Een voorbereidingsbesluit is een verklaring dat een bestemmingsplan wordt voorbereid en waarin wordt aangegeven wat in het betreffende gebied gedurende die voorbereidingsfase wel en niet mag gebeuren, waarvoor ontheffingen kunnen worden gevraagd, waarvoor persé toestemming nodig is enz.

Zo'n voorbereidingsbesluit heeft echter maar een jaar geldingskracht en mag officieel pas genomen worden indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat binnen dat jaar een bestemmingsplan ter visie wordt gelegd. Doordat de voorbereiding van bestemmingsplannen tegenwoordig echter veel meer tijd vraagt, loop je konstant het gevaar dat een voorbereidingsbesluit verloopt, nog voordat het bestemmingsplan klaar is.
Wat er dan kan gebeuren hebben we vorig jaar kunnen zien bij de perikelen rondom de aanleg van de permanente bocht in het circuit. Een door de gemeenteraad als ongewenst beschouwde ontwikkeling kon niet worden tegengehouden, omdat het bestemmingsplan Natuurgebieden nog niet klaar was en het voorbereidingsbesluit afliep.

Wat heeft artikel 21 lid 7 daar nu allemaal mee te maken.
Dat artikel luidt als volgt:
'Geldt het voorbereidingsbesluit voor een gebied dat tot de bebouwde kom behoort en ten aanzien waarvan bij een struktuurplan aanwijzingen voor de bestemming zijn gegeven dan kan (.......) worden bepaald dat het besluit vervalt indien niet binnen een bij het besluit aan te geven termijn het ontwerp van het plan ter inzage is gelegd. Die termijn mag op niet langer dan twee jaar gesteld worden en kan met ten hoogste één jaar worden verlengd'.

Vervolgens is het nodig te reageren op de belangrijkste en meest ingrijpende in de struktuurstudie gepresenteerde verkeersoplossingen. De indruk bestaat, dat d.m.v. rigoureuze ingrepen op bepaalde plekken knelpunten opgelost worden, maar op andere plekken weer grote knelpunten gecreëerd worden.
In de hoofdstukken Verkeer en Milieu en Natuur is reeds aangegeven, dat aanleg van de verlengde Herman Heijermansweg ongewenst is.
Als belangrijkste reden om deze weg aan te leggen wordt in de struktuurstudie de problemen voor fietsers en voetgangers op de Kostverlorenstraat aangegeven.
De vraag rijst, waarom men dan niet geprobeerd heeft het probleem op te lossen door de fietsers en de voetgangers beter te beveiligen. Ook het in eindfase afsluiten voor doorgaand verkeer van de Zandvoortselaan, de Haarlemmerstraat, de Dr. C.A. Gerkestraat en de Kostverlorenstraat, verplaatst slechts de problemen van deze genoemde straten naar de Corn. v.d. Werffstraat, de Frans Zwaanstraat, de Tolweg, de Prinsesseweg en de Koninginneweg. Met name de Koninginneweg krijgt in de voorgestelde verkeersstructuur een zeer belangrijke rol toebedacht voor zowel het auto- als fietsverkeer, terwijl de opstellers van de struktuurstudie zelf reeds aangeven, dat dit eigenlijk niet mogelijk is en tot nieuwe knelpunten zal leiden.
Het is onbegrijpelijk hoe in één en dezelfde studie gesproken kan worden van een 'forse bepaald niet comfortabele omweg', als men de relatie Zandvoort-Noord met Haarlem Heemstede omschrijft en een andere forse omweg door de verkeersdeskundigen zelf voorgesteld wordt als men de relatie Zandvoort Centrum met Haarlem Heemstede bekijkt.

8i

Amstelveen 24 April 1981

Nr. XXV

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van Zandvoort.

Mijne Heren.

Uw verzoek om reacties op de Structuurschets voor Zandvoort die door de buro's van Hezik en Goudappel geschreven is, heeft ook in de kring van de bewoners van het Kostverlorenpark weerklank gevonden. Het is ons een genoegen U ons - commentaar - hierbij toe te zenden en de hoop een bijdrage geleverd te hebben aan de ontwikkeling van -ook onze- badplaats.

Met de meeste hoogachting teken ik namens de bewoners van het Woonpark Kostverloren

[signature]

J. Bakker
Lohengrinstraat 64 Amstelveen

Op blz. 8 van de Structuurstudie Verkeer wordt schrijvende over de verbinding tussen de Zandvoortse laan en Zandvoort Noord opgemerkt dat : .... de problemen nog belangrijk toenemen als het aantal woningen aanzienlijk wordt uitgebreid en een rekreatieve trekker wordt gesitueerd......

Hierbij passen enige opmerkingen.

a. Het is niet aan te nemen dat de rekreatieve trekker méér verkeer zal veroorzaken dan het circuit dat dan vervallen is.

b. De toename van het verkeer op de spitsuren ten gevolge van de in de plannen opgenomen 1000 woningen is zeer gering. Enerzijds omdat van de bewoners er velen immers thans reeds inwoner van Zandvoort zijn (het uitgangspunt !) en velen daarvan stellig een auto bezitten en gebruiken en anderzijds omdat het autoverkeer van deze inwoners op de spitsuren, en daar gaat het om, precies tegengesteld van richting is aan de richting van het toeristenverkeer.

c. Voorts is het een misvatting te denken dat ,zoals op pag. 8 van de Struktuurstudie Verkeer wordt geschreven dat

-de problemen zullen nog belangrijk toenemen- want het verkeer op de Zandvoortselaan kan niet toenemen boven zijn huidige belasting van circa 10000 pae's op de topdagen. De capaciteit is niet groter. Dus zal er niet meer verkeer afslaan naar Noord. Dat aantal zal wèl verminderen als het circuit gesloten is Dit niet alleen op de dagen dat er race's zijn doch op alle dagen. Er valt immers een trekker weg

Wellicht nu ten overvloede willen wij nog ingaan op een aspect dat verbonden is aan de e.v. doortrekking van de Herman Heyermansweg en waarop in de Structuurschets niet is gewezen. Deze nieuw geprojecteerde verbinding gaat,evenals de bestaande route door de Kostverlorenstraat en Sophiaweg, dóór het dorp heen. In dit opzicht is er dus geensprake van algehele verbetering. Er wonen ook dan nog liefst ± 3500 mensen ten oosten van de nieuwe verbinding; dat isongeveer 1/5 van de totale zandvoortse bevolking.

Gaan we na hoeveel woningen aan de beide routes liggen dan blijkt dat circa 310 woningen liggen langs de route Zandvoortselaan - Kostverlorenstraat - Sophiaweg - van Lennepweg - Vondellaan en dat circa 210 woningen liggen langs de ontworpen route Herman Heyermansweg - Linnaeusstraat - Vondellaan. Het verschil is onzes inziens niet overtuigend dat aanleg uit dit oogpunt gewettigd is.

Wel zouden voor de kruispunten in de bestaande route naar verkeersveiliger oplossingen gezocht kunnen worden.

Zou de Herman Heyermansweg niet doorgetrokken worden dan kan de bestaande, doodlopende weg verlegd en versmald worden waardoor terrein voor woningbouw vrij komt dat binnen de door G.S. getrokken grenslijn valt.

Commentaar op de Structuurschets d.d. Nov. 80 voor de
gemeente Zandvoort.

Het verkeer dat Zandvoort teistert is voornamelijk dat van de dagtoeristen. Het doel van dat toeristenverkeer lees dagjesmensenverkeer is eerstens een bezoek aan het strand, de strandpaviljoens en het naaktstrand eventueel daarop gevolgd een bezoek aan de dorpskern. Een zwaartepunt van deze eerste drie factoren is moeilijk exact vast te stellen. Het is plausibel dat het noordstrand met de tenthuisjes minder toeristen aantrekt dan de rest van het strand. E.e.a. is op te merken aan de foto op pag. 54.

Een blik op de kaart doet schatten dat bedoeld zwaartepunt ergens halverwege de Paulus Loot boulevard zal liggen. Geen wonder dus dat het gros van het autoverkeer uit de richting Aerdenhout via de Brederodestraat en via de Hoge Weg zijn doel, lees parkeerplaats, benadert.

Het is daarom zeer bevreemdend dat in de Structuurschets inzake het Verkeer in fig. 2 op blz. 8 een zware lijn een hoofdweg aangeeft van de Herman Heyermansweg naar de weg langs het noordstrand alsof daar een grote verkeersbehoefte mee gedekt wordt.

Op de bijeenkomst op 20 nov. j.l. werd door de woordvoerder van het Buro Goudappel trouwens gemeld dat ca 2/3 van het autoverkeer komende van de Zandvoortse laan op het kruispunt met de Tolweg rechtdoor gaat en 1/3 rechtsaf de Kostverlorenstraat.
Interessant is het te weten hoeveel hiervan vervalt als het circuit verdwenen is.

De wèl getekende lijn : verlengde H.Heyermansweg-Vondellaan-naar het noordstrand richting Bloemendaalse Strand roept om autoverkeer dat Zandvoort passéért via deze weg die een karakter heeft van een provinciale verbinding te zijn. Toerrijders zijn echter ongewenst !

Op pag. 9 van de Structuurschets wordt door ir. van Hezik in de twede alinea van hoofdstuk 5.1.5. terecht geschreven dat -piekbelasting niet de basis kan zijn-. Bezien we hierbij het rapport -Verkeersonderzoek April 1980- van het Buro Goudappel op pag. 6 de tabel 4 betreffende : Relatiematrix gebieden in het avondspitsuur en het daarbij behorende kaartje dan zien we dat verkeer dat van de verlengde H. Heyermansweg gebruik zal maken afkomstig zal zijn van gebied II, IV en voor een deel van gebied V . Dit laatste gebied heeft n.l. óók een bruikbare route via het dorp. Stel dat 4/5 van de verkeersproductie uit gebied V via de H.H-weg rijdt. In het avondspitsuur rijdt derhalve via de H.H-weg naar gebied I (de Zandv. laan)

		uit	II	49
		uit	IV	37
uit V	4/5	x	62	48
				134

en in de tegengestelde richting uit gebied I

		naar	II	28
		naar	IV	78
naar V	4/5	x	1[illegible]	88
				194

Conclusies.

De Herman Heyermansweg zal door het dagelijks verkeer een zeer geringe belasting door motorvoertuigen krijgen n.l. in het spitsuur slechts 131 resp. 194 zodat aanleg niet gewettigd is.
Op circuitdagen en/of stranddagen zal het verkeer stilstaan omdat de Zandvoortselaan toch niet méér kan afvoeren dan thans het geval is
het aantal woningen langs de Kostverlorenstraatroute en de Herman Heyermansroute zich ruwweg verhoudt als 300 : 200 door welke verhouding bij onverhoopte aanleg nauwelijks redelijke winst t.a.v. hinder door aanwonenden wordt bereikt.

Aanhangsel.

De verkeersdruk op de Kostverlorenstraat móet en kán o.i. aanmerkelijk verminderd worden. Het is waarschijnlijk traditioneel denken dat de nieuwe trekker die de klantenaantrekkende rol t.b.v. de Zandvoortse horeca en middenstandsbedrijven moet overnemen als het circuit opgeruimd is, eveneens ten noorden van de dorpskern gedacht wordt in alle voorgestelde varianten.
Wij stellen U voor de rekreatieve trekker bij het ir A. Friedhoffplein te situeren, dus aan de noordkant van het parkeergebied-zuid. Hiervoor wordt naar verluidt en door ir. van Mezik op 20 Nov. ook verwoord werd, aan een overdekte gelegenheid gedacht. Geluidshinder voor de buurt zal dus beheerst kunnen worden. Trouwens ook in model 2 B is deze óók tussen woningen gelegen. Parkeerterrein behoeft er niet voor afgestaan te worden want dat kan eronder bestaan blijven. Door het ontbreken van hoog grondwater zijn de kosten van deze parkeerlaag gering. Hierbij zij terzijde opgemerkt dat woningbouw op P 1 wèl ten koste van parkeerterrein gaat (P 1 = 4 ha ; hiervan is ruwweg 1 1/2 ha thans parkeerterrein d.w.z. ± 600 parkeerplaatsen.)
Vergelijken we deze ligging van de nieuwe rekreatieve trekker met een ligging zóáls deze in de modellen 2 A.C.D. is aangegeven dan blijkt dat :

a. de afstand tot het N.S.station even groot is,
b. ,, ,, ,, het busstation L.Davidsstraat véél korter is,
c. ,, ,, ,, de dorpskern véél korter is,
d. de commerciele relaties tot strandzwaartepunt èn tot dorpskern optimaal worden.
e. de openingsdag van dit rekreatieobject kan samenvallen met de sluitingsdag van het circuit omdat al in een véél eerder stadium met de bouw daadwerkelijk begonnen kan worden.

Hierbij zij opgemerkt dat :
<u>punt b.</u> vooral van betekenis is als er middelen gevonden worden om het busverkeer een eigen baan te geven. Wellicht dat onder de huidige verhoudingen van de [illegible] [illegible] en het Rijk de aanleg daarvan weer ter sprake kan komen.
<u>punt d.</u> vooral in de beginjaren van grote betekenis kunnen zijn als de aantrekkingskracht van de trekker zich ontwikkelen moet.

punt e. van groot belang is omdat in de voorgestelde modellen 2 A.C.en D. het circuit eerst gesloten moet zijn alvorens het kampeerterrein de Branding daarheen verplaatst kan worden. Als dit gereed is kan pas met het bouwen van de nieuwe trekker begonnen worden. Dit betekent dat de Zandvoortse horeca en aanverwanten meerdere jaren verstoken zouden blijven van de bijbehorende klantencategorie.

Ook bestuurlijk ligt dit voorstel voor de ligging van een nieuwe rekreatieve trekker veel gemakkelijker dan een ligging aan de noordzijde van Zandvoort omdat de koppeling tussen ontruiming circuit en de bouw van deze trekker zowel in ruimte als in tijd vervallen is.

Wij willen dit commentaar eindigen met de suggestie : te doen onderzoeken of de begraafplaats in Noord, stedebouwkundig uiterst ongelukkig gelegen, naar een andere plek in de gemeente verlegd kan worden. Hierdoor wordt ruimte voor c.a 250 woningen vrijgemaakt en kan nieuw-Noord beter op het overig Zandvoort aangesloten worden.

Slot.

Wij stellen U voor :

a, de nieuwe rekreatieve trekker nabij het Ir. G. Friedhoffplein te situeren.

b, de verlenging van de Herman Heyermansweg te laten vervallen uit het plan.

c, de H. Heyermansweg te verleggen waardoor woningbouw nabij het Huis in de Duinen mogelijk is.

De bewoners van het Joonpark Kostverloren.

Nr. XXVI

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
der Gemeente Zandvoort
Swaluestraat 2
ZANDVOORT



Zandvoort, 19 mei 1981
Frans Zwaanstraat 16

Betr.: Structuurstudie Zandvoort mei 1980

Edelachtbare Heren,

Naar aanleiding van Uw verzoek aan de inwoners vervat in Uw "Informatiekrant Zandvoort juni 1980" om met U mee te denken over de verdere ontwikkeling van Zandvoort en U hun mening kenbaar te maken over de bovengenoemde structuurstudie, hebben de inwoners van Zandvoort-Zuid de ondergetekende - de werkgroep Zandvoort-Zuid - ingesteld en belast hun reakties te bundelen en aan U weer te geven.

Deze zijn verkregen door een facultatieve enquête onder de inwoners van Zandvoort-Zuid; hiertoe zijn 540 enquête-formulieren huis-aan-huis verspreid waarvan 238 (44%) werden beantwoord door in totaal 456 inwoners boven de 18 jaar.
Gezien dit relatief hoge antwoordpercentage moet deze enquête alleszins representatief worden geacht voor het betreffende gebied; uit de vele door de inwoners daarbij gegeven toelichtingen en alternatieve voorstellen valt voorts hun betrokkenheid af te leiden bij zowel de huidige als de toekomstige ontwikkeling van Zandvoort.

De inwoners zijn door U in de gelegenheid gesteld hun mening over de betreffende plannen en structuurmodellen te vormen aan de hand van Uw "Informatiekrant Zandvoort juni 1980", de Structuurstudie Zandvoort mei 1980 annex verkeersplan en de door U in de 2e helft van 1980 gehouden voorlichtingsavonden; daarnaast is incidenteel mondelinge en schriftelijke informatie gevraagd en verkregen.
Ten aanzien van de hoofdzaken Woningbouw en Verkeer is aan de inwoners daarbij medegedeeld dat:
- de mogelijkheden voor woonruimte achtereenvolgens zijn: de NORON-locatie, maatregelen tot vermindering c.q. voorkoming van het tweede woningbezit in de gemeente en woningbouw in Zandvoort;
- het verkeersplan stoelt op de verkeersproblematiek in het centrum der gemeente op een normale werkdag buiten het seizoen; en dat,
- voor het verkeer in het zomerseizoen andere maatregelen in voorbereiding zijn in overleg met de oostelijk van Zandvoort liggende gemeenten.

De mening der inwoners van Zandvoort-Zuid op grond van het bovenstaande is in de bijlagen 1, 2 en 3 bij deze brief vermeld; betreffende de hoofdzaken luidt deze samengevat als volgt;

9

- geen woningbouw en geen verkeersweg in - of andere aantasting van - het zuidelijk duingebied in de huidige omvang;

- geen wijziging in de huidige verkeerssituatie behoudens enige aanpassingen.

Ten aanzien van de overige punten, t.w. de verlenging van de Herman Heyermansweg, de fietsverbindigen en de wijziging van de busroute, die primair in het gezichtsveld van andere belanghebbende gebieden liggen, is de mening der inwoners van Zandvoort-Zuid buiten beschouwing gelaten.

De inwoners zijn U zeer erkentelijk voor de door U verleende verlenging van de termijn voor hun reakties; zij hebben hiervan op gepaste wijze gebruik willen maken alhoewel zij het betreuren dat de financiële consequenties van de structuurmodellen niet van U konden worden verkregen.

De mening der inwoners van Zandvoort-Zuid heeft derhalve betrekking op de hierbovengenoemde planmatige informatie en geldt niettegenstaande de eventueel nog te verkrijgen financiële gegevens hiervan.

Met de bereidheid om met U constructief mee te blijven werken aan de oplossing van de door U gesignaleerde problemen, verblijven wij,

hoogachtend,
namens de inwoners van Zandvoort-Zuid
WERKGROEP ZANDVOORT-ZUID
voor deze,

(B. Rudenko)

Bijlagen: 1 - Woningbouw
2 - Verkeer
3 - Milieu

cc: De Raadsleden der Gemeente Zandvoort
Stichting Opbouworgaan Noord-Holland

9

Bijlage 1 bij brief Werkgr. Zandvoort-Zuid
B & W Zandvoort dd. 19 mei 1981

Structuurstudie Zandvoort mei 1980

Mening der inwoners van Zandvoort-Zuid betreffende:

Woningbouw

1) Het overgrote deel der inwoners (84%) is tegen elke bebouwing- welke dan ook - in het gehele duingebied ten zuiden van de Zandvoortselaan, C.v.d. Werffstraat, Frans Zwaanstraat, Cort v.d. Lindenstraat en Brederodestraat alsmede op het Ir. Friedhoffplein en het daaraan liggende grote parkeerterrein inclusief het gedeelte daarvan gelegen langs de Brederodestraat;
in deze gebieden dient geen enkele bebouwing buiten de huidige bebouwingsgrens plaats te vinden;

2) a - de woonmogelijkheid in Zandvoort verdient de voorkeur (b.v. boven die in de zgn. NORON-locatie) doch met dien verstande dat deze vooreerst uitsluitend wordt benut voor de huidige inwoners van Zandvoort;

b - te overwegen is om voortaan de vestigingsvoorwaarden af te stemmen op de beschikbare woonruimte zonder afbreuk te doen aan de belangen van de eigenaren daarvan.

c - ook doet zich de vraag voor of de tot dusver grote toewijzing van nieuwe woningen door de gemeentelijke overheid aan niet-Zandvoorters terecht was en dat thans nog is in het licht van het huidig tekort aan woonruimte en bouwgrond.

3) Op grond van de huidige ontwikkeling van het bevolkingspatroon wordt de juistheid van de geprognosticeerde woningbehoefte tot 1993 (± 1000 woningen) betwijfeld; gevraagd wordt deze jaarlijks opnieuw te bezien.

4) Voor de huidige woningzoekenden (behoefte geschat op ca. 500 woningen) dient op zeer korte termijn woningbouw in de gemeente plaats te vinden en wel vooreerst op de daarvoor in aanmerking komende open plekken binnen de bestaande bebouwing t.w. op de terreinen van de voormalige Julianaschool, Sterre Der Zee en van Sonnewende, Brederodestraat 1, kop Zeestraat en kop van Lennepweg (met ontheffing van de geluidsbelasting);
op deze terreinen zullen naar schatting 250 à 300 woningen kunnen worden gebouwd.
Naar aard en ligging komen het Ir. Friedhoffplein geheel niet en het parkeerterrein bij de watertoren slechts in zeer geringe mate voor bebouwing in aanmerking.

5) Voor de bouw van de resterende ca. 250 woningen zouden de terreinen van het Kennemer Sportpark en het Kampeerterrein Sandevoerde eveneens kunnen worden aangemerkt als open plekken in de - thans daar schaarse bebouwing;
het sportpark en het kampeerterrein zouden dan naar elders verplaatst dienen te worden.

Bijlage 2 bij brief Werkgr. Zandvoort-Zuid
B & W Zandvoort dd. 19 mei 1981

Structuurstudie Zandvoort mei 1980

Mening der inwoners van Zandvoort-Zuid betreffende:

Verkeer

1) 85% der inwoners van Zandvoort-Zuid is voor handhaving van de bestaande verkeerssituatie waarvan het kruispunt Zandvoortselaan/Tolweg/Haarlemmerstraat/Kostverlorenstraat echter zou moeten worden verbeterd ter bevordering van de doorstroming terwijl de Prinsesseweg eveneens als aanvoerweg naar het centrum zou moeten worden opengesteld;
een verkeersprobleem in het centrum is de inwoners niet bekend terwijl een nieuwe verkeersweg (zie punt 2 hieronder) in geen enkele behoefte voorziet, niets oplost en slechts bestaande knelpunten verplaatst dan wel vergroot; hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de uitstraling naar de Cort v.d. Lindenstraat.

2) Nagenoeg alle inwoners (92%) zijn tegen een nieuwe verkeersweg in het zuidelijk duingebied lopend vanaf het punt Zandvoortselaan/H. Heijermansweg al dan niet parallel aan de Frans Zwaanstraat tot de Tolweg en bedoeld als aan- en afvoerweg voor het centrum der gemeente via de Tolweg en de Prinsesseweg;
in het zuidelijk duingebied dienen in het geheel geen wegen te worden aangelegd of verbeterd met uitzondering van de aansluiting van de Cort v.d. Lindenstraat aan het Ir. Friedhoffplein - zie hiervoor punt 3 van deze bijlage.

3) De aansluiting van de Cort v.d. Lindenstraat aan het Ir. Friedhoffplein dient te worden verplaatst naar de middenstrook (thans parkeerterrein in het seizoen) van dit plein met behoud van de beide huidige straten daarvan als ventwegen;
de bewoners van dit plein ondervinden grote overlast van het nachtelijk verkeer in en buiten het seizoen veroorzaakt door bezoekers van het Casino en de strandpaviljoens aan het Zuiderstrand (b.v. Castell Plage).

Bijlage 3 bij brief Werkgr. Zandvoort-Zuid
B & W Zandvoort dd. 19 mei 1981

Structuurstudie Zandvoort mei 1980

Mening der inwoners van Zandvoort-Zuid betreffende:

Milieu

De overgrote meerderheid der inwoners (84%) is van mening dat de huidige omvang van het zuidelijk duingebied onaangetast dient te blijven als zijnde één der laatste vrije duingebieden van Zandvoort, niet alleen belangrijk als duingebied doch vooral ook als "longen" van de plaats Zandvoort, haar inwoners en bezoekers;
voor dit duingebied dient een beheersplan te worden opgesteld en uitgevoerd ter verbetering van het duinlandschap vooral voor het westelijke deel daarvan.

Nr. XXVII

1. Inleiding

In de maanden januari en februari heeft een aantal besprekingen plaatsgevonden met de Federatie Handelsvereniging Hanse en de afdeling Ruimtelijke Ordening van het Koninklijk Nederlands Ondernemersverbond (KNOV).
Aanleiding voor deze besprekingen was o.a. het verschijnen van de Struktuurstudie Zandvoort en de wens van voornoemde Federatie om deze van commentaar te doen voorzien.

De afdeling R.O. van het KNOV heeft zich bereid verklaard dit te verzorgen en wat u hierbij aantreft.
Tevens zal in deze notitie ingegaan worden op een aantal zaken die de Federatie van wezenlijk belang acht voor het functioneren van Zandvoort als badplaats, en die bezien moet worden in het licht van deze Struktuurstudie.
Dit zal gebeuren onder het hoofdstukje:
"Recreatie en Toerisme", hetwelk is onderverdeeld in een aantal categorieën die als specifiek plaatselijk zijn aan te merken.

Het spreekt vanzelf, dat niet voorbijgegaan kan worden aan de rol die het circuit in deze speelt.

2. Recreatie en Toerisme

Reeds voor de tweede wereldoorlog stond Zandvoort als badplaats in de belangstelling hoewel voorbehouden aan een kleine groep van de Nederlandse samenleving.
Door de stijging van het welvaartsniveau vanaf de vijftiger jaren zijn de vakantie-mogelijkheden voor het grote publiek toegenomen.

Sinds die tijd is de ontwikkeling van Zandvoort zeer snel gegaan.
Dit werd mede gestimuleerd door het bedrijfsleven, waarbij de overheid terwille van het sociale aspect, deze ontwikkeling extra ondersteunde.
In de zestiger jaren toen de welvaart haar hoogste punt bereikte, stond ook Zandvoort in volle bloei.
Begin zeventiger jaren trad er een verandering op.
De concurrentietrijd met het buitenland werd heviger en met name Spanje kwam onder handbereik van de "gewone" toerist.

Voor hetzelfde geld (en in vele gevallen minder) maar met 90% zonzekerheid en veel vertier lokte men de Nederlandse en buitenlandse toerist naar het zuiden. Hoewel deze tendens zich wat minder in Zandvoort liet voelen dan in andere Noord-Hollande badplaatsen (Zandvoort heeft naam), heeft toch wel het gevoel dat een "stuk markt" in het verblijfstoerisme moet worden teruggenomen en het is dus zaak dat nieuwe impulsen aan de toeristen-industrie wordt gegeven.
Dat daarbij de financiën een belangrijke rol spelen is een duidelijke zaak. Het is juist de verblijfstoerist, die middels de toeristenbelasting het nodige inbrengt en deze gelden dienen op een inzichtelijke wijze aan de ontwikkeling van het toerisme ten goede te komen.
Maar ook anderszins blijkt het verblijfstoerisme een van de pijlers van de plaatselijke economie en wel om de volgende twee redenen:

1. Uit oogpunt van consumenten verzorging.
   Het kan niet ontkend worden, dat de inwoners van Zandvoort profiteren van het feit dat zij kunnen beschikken over een zowel kwalitatief als kwantitatief ruim winkelaanbod, mede veroorzaakt door het verblijfstoerisme.
2. Minder verblijfstoerisme betekent minder kwaliteit. Het accent zal steeds meer komen te liggen op product-groepen die relatie hebben met het dagtoerisme.
   Ergo, duurzame goederen verdwijnen en er ontstaat een sterk eenzijdig aanbod.
   Bestaande bedrijven zullen plaats maken voor puur georiënteerde seizoenbedrijven.
   Daarbij zullen sneller mutaties in bedrijfspanden optreden wat een negatieve uitwerking heeft, zowel stedebouwkundig als ook uit oogpunt van consumenten verzorging.

Wat dus van groot belang is, is dat de aanwezige toeristische accommodatie voor kort en lang verblijf (accent op lang) wordt gehandhaafd en mogelijk attractief wordt uitgebreid.
De laatste jaren namelijk is het aantal hotelbedden (aanzienlijk) afgenomen, enerzijds door het enigszins teruglopen van het verblijfstoerisme, anderzijds door het uitblijven van investeringen in deze sector.

3/

Dit laatste had belangrijk te maken met het ontbreken van een gericht beleid van gemeentewege. Er is met betrekking tot dit gericht beleid het volgende op te merken, zeker in de toeristencentra.
Was aanvankelijk het beleid gericht op het ontwikkelen van toerisme, vandaag de dag ervaart men vaak het tegendeel.
Men durft niet te kiezen en geen prioriteiten te stellen, terwijl ook polariserende tendensen optreden. Zo ontstaat een heel onduidelijk en wazig beleid, dat feitelijk gebaseerd is op ad hoc beslissingen en toevalligheden.
Bij het gemeentebestuur dient de wil aanwezig te zijn om nieuwe ontwikkelingen te stimuleren en te begeleiden en actief aan promotie te doen.

Het is in feite toch ongehoord, dat in een plaats als Zandvoort de VVV op gezette tijden in de financiële problemen geraakt.
Het promotie-instrumentarium bij uitstek kan haar taak niet adequaat vervullen en er is in feite sprake van een ernstig manco in de dienstverlening.

2.1 Zandvoort vergrijst

Het college-programma gaat er vanuit dat huisvesting de allerhoogste prioriteit dient te krijgen. Hoewel deze prioriteit op zich best aanvaardbaar is, is toch een zekere nuance op zijn plaats.
Zoals reeds opgemerkt, in tegenstelling tot de ontwikkelingen die reeds jaren golden, wordt het roer duidelijk omgegooid. Lag eerst het accent op de ontwikkeling als badplaats, nu dient een ander aspect (huisvesting) spectaculair tot ontwikkeling gebracht.
Er vindt naar onze mening te weinig afweging plaats, hoe deze prioriteit wordt afgezet tegen de specifieke eisen die een toeristenplaats stelt.
Aan de andere kant beseffen wij dat woningbouw een absolute noodzaak is om vergrijzing van Zandvoort tegen te gaan.
Het feit dat er een aanwijzing van de toenmalige minister ligt, betekent niet dat alle andere belangen dan moeten wijken. Veel druk uit politiek Zandvoort is hiervoor de aangewezen weg en de gemeenteraad dient zich hiervoor sterk te maken.
Het bekijken van de cijfers leert dat het aantal inwoners terugloopt, terwijl het woningen tekort om diverse oorzaken omhoog springt, hetgeen overigens direcht zijn invloed heeft op het voorzieningenniveau en de versterking daarvan.

4/

2.2 Situatie van de diverse winkelcentra

De passage heeft aan de zijde van Burgemeester Engelbertstraat een ingang en tevens één aan de tegenover liggende zijde.
Met name de klimatologische omstandigheden in en rond dit centrum behoeven verbetering. In concreto betekent dit dat voorzieningen getroffen dienen te worden teneinde de windoverlast te verminderen.
Deze maatregel zal het matig functioneren van het centrum aanzienlijk verbeteren. Mogelijk dat hier ook enige "soft-consument"-activiteiten plaats kunnen vinden teneinde de aantrekkelijkheid te verhogen.

Het is in het verleden al eens vaker voorgekomen dat klimatologische omstandigheden in bepaalde winkelcentra, door windoverlast verre van ideaal waren.
In het bijzonder heeft de afdeling Technische Voorlichting van het Centraal Instituut Midden- en Kleinbedrijf (CIMK) goede oplossingen aangedragen, die een wezenlijke verbetering hebben betekend.

2.3 Ondersteuning van de plaatselijke VVV.

Zoals reeds eerder in deze notitie is opgemerkt, is de plaatselijke VVV "het promotie-instrumentarium bij uitstek" en behoort als zodanig te functioneren.
Daar moeten wel voorwaarden voor geschapen worden en één er van is uiteraard geld.
Uit de beleidsnota van de VVV komt zeer nadrukkelijk naar voren dat zij haar taak door gebrek aan financiële middelen niet naar behoren kan uitvoeren.
In juli 1979 verscheen de nota Toeristisch Beleid onder verantwoording van de Staatssecretaris van Economische Zaken, alsmede een extra financiële injectie (25 miljoen) ter ondersteuning van het binnenlands toerisme.
Aanleiding hiervoor waren de toenemende tekorten op de Reisverkeersbalans en om deze tekorten enigszins in te dammen werden deze stimuleringsmaatregelen getroffen.

Bekijkt men de beleidsmaatregelen uit voornoemde nota, dan komt de rol van de VVV nadrukkelijk om de hoek kijken.
1. Versterking van propaganda in binnen- en buitenland
2. Verbeteren van de prijs en kwaliteitsverhouding van het produkt door modernisering en uitbreiding van de toeristische infrastruktuur en de accommodatie
3. Verbeteren van de toeristische dienstverlening.

ad 1. Hieronder zijn twee opmerkingen te maken.
Ten eerste dat het beleid stimulerend moet werken, in gezamenlijk overleg met het bedrijfsleven en de plaatselijke VVV.
Ten tweede zal de nu verouderde accommodatie gemoderniseerd moeten worden teneinde de propaganda (enigszins) waar te maken.

ad 2. Hoewel de tendens verbetert, is lang sprake geweest, dat kwaliteit en prijs en in het bijzonder het verschil daartussen zoek was.
Dit betekent dat het particulier initiatief zal kunnen inspelen (moeten) om deze verschillen ongedaan te maken.

ad 3. Het stimuleren van nieuwe attractie-punten, teneinde de aandacht van de verblijfstoerist langer vast te houden.

Hierin ligt een explicite taak voor de VVV om dit beleid gestalte te geven. Het is derhalve van groot belang dat zowel bedrijfsleven als de overheid de "bufferfunctie" van de VVV op haar waarde schatten en die financiële armslag geven om een optimale dienstverlening te garanderen.

2.4 De Weekmarkt

Mede op initiatief van de Federatie Handelsvereniging Hanse is gekomen tot het instellen van een weekmarkt. Hoewel de Federatie het advies had gegeven om deze markt te doen plaatsvinden op de Grote Markt is toch gekozen voor de Prinsesseweg.
Hoewel niet geheel duidelijk is, waarom van dit advies is afgeweken (verkeerstechnisch?) kan toch geconstateerd worden dat een en ander niet optimaal functioneert.

Het nadeel van de huidige situatie is dat deze plaats wat afgelegen is, en weinig binding heeft met het bestaande winkelapparaat.

Uit onderzoekingen die onder meer zijn uitgevoerd door het CIMK is vast komen te staan dat het zowel voor de markt als het aanwezige winkelapparaat ondersteunend werkt, indien zij bijeen (gezamenlijk) opereren.
Dat is nu duidelijk niet het geval en zo heeft het er alle schijn van dat het bedrijfsleven een versterkende koopkrachtbindende factor heeft binnengehaald, die echter verzwakkend werkt.
Er is in feite een nieuwe aankooplaats ontstaan.

Een betere lokatie is ongetwijfeld de Grote Krocht.

Toch is ook het aanbod van de markt van dien aard dat het weinig attractie heeft.
Specifieke kenmerken als oude ambachten en dergelijke, maar ook andere evenementen rond dit gebeuren kunnen het geheel versterken.

Een aantal N-H-plaatsen, weliswaar qua struktuur en historie niet te vergelijken als Schagen en Hoorn heeft in het verleden goede resultaten met deze markten gehad, zelfs in regionaal toeristisch verband.

2.5 De Commissie Midden- en Kleinbedrijf

Voor een goed functioneren van het hele toeristische gebeuren is het van belang dat er een gestructureerd overleg plaatsvindt tussen gemeente en bedrijfsleven.
De bevoegdheden van de gemeentelijke overheid nemen nog steeds toe en het gemeentelijk apparaat is uitgegroeid tot een omvangrijk complex van allerlei diensten en voorzieningen die voor de burger -en dus ook voor het bedrijfsleven- van belang zijn.
Talloze onderwerpen waarvan het gemeentebestuur en het georganiseerde bedrijfsleven met elkaar moeten kunnen praten, waarvoor uitwisseling van ervaringen en standpunten noodzakelijk is en waarover een tijdige discussie van belang is voor zowel de gemeente als de ondernemersorganisatie.
Zaken als het gebruik van de ruimte (de ruimtelijke ordening) verkeersmaatregelen, de vestigingsmogelijkheden van klein industriële en ambachtelijke bedrijven, kortom een scala van allerhande onderwerpen die behandeld kunnen worden, waarbij aangetekend wordt dat dit gebeurt voordat besluitvorming heeft plaatsgevonden. Indien dit er na gebeurt is het weinig zinvol.
Het is aan te bevelen een zekere struktuur van het overleg te bevorderen en wel om de volgende redenen:

- Door het aanbrengen van struktuur is een zekere continuïteit gewaarborgd.
- Er wordt voorkomen dat er alleen overleg plaatsvindt als er acute problemen zijn. In alle haast moet er dan ineens worden vergaderd.
- Er ontstaat een zekere vertrouwensrelatie tussen de betrokken partijen hetgeen hard nodig is om tot een constructief overleg te komen.

- Door het aanbrengen van een struktuur wordt in het algemeen bereikt dat problemen in een vroegtijdig stadium worden besproken.
  Veel hangt uiteraard af of men deze zaak serieus wil aanpakken.

./. Bijlage: gemeentelijke overheid en het georganiseerde midden- en kleinbedrijf.

2.6 Heroverwegen afsluiten van de Kerkstraat

Uit een nog niet zo lang geleden gehouden enquête onder de ondernemers van de Kerkstraat is gebleken dat van de vijftig winkeliers er veertig zijn die een andere sluitingsregeling voorstaan.
De groep van veertig winkeliers is van mening dat niet meer vanaf 1 april de zaak dicht gaat maar b.v. vanaf 1 juni of 1 juli.
De motivatie voor deze afwijking is, dat nadat de aldaar gevestigde supermarkt een ander vestigingspunt gevonden had, de trekkersfunctie van dit bedrijf verloren is gegaan en nu blijkt dat de afsluiting remmend werkt voor het consumentenbezoek in deze straat.
Het moge duidelijk zijn dat de auto in het leven van de consument een grote rol speelt en dat bij het afnemen van de bereikbaarheid en parkeergelegenheid, consumenten andere aankoopplaatsen gaan kiezen. Vooral in het vroege seizoen betekent deze afsluiting voor de betrokken ondernemers een enorme schadepost, vandaar dat verkorting van de afsluiting enige verlichting in deze ongunstige situatie kan betekenen.

Een andere aangelegenheid het verkeer betreffende is de Holtestraat. Door toenemend gemotoriseerd vervoer dreigt deze straat gevaarlijk te worden voor winkelend publiek. Er wordt met hoge snelheid door deze straat gereden, waardoor ongelukken in de toekomst niet uit kunnen blijven. Verkeersregulerende dan wel verkeers-beperkende maatregelen zijn op korte termijn gewenst.

3. Commentaar Struktuurstudie

Het zou ondoenlijk zijn, om gedetailleerd op deze struktuurschets in te gaan, hoewel een aantal formuleringen in deze schets daar best om vraagt. Zo staat bv op pagina 3 te lezen, dat:
"het functioneren van Zandvoort als woonplaats, in evenwicht met het functioneren als badplaats moet zijn".

S/

Men kan zich dan afvragen, welke wegingsfactoren dicht je waar aan toe. Legt men meer het accent op het toeristengebeuren, omdat veel inwoners daar direct of indirect hun inkomen uit verwerven of dient ten koste van alles het wonen centraal te staan. De schets doet een verwoede poging hierin te bemiddelen, maar men zal moeten toegeven dat hier en daar verdacht veel het wonen en alles wat daarmee samenhangt naar de voorgrond wordt gehaald. Zoals in aanvang van deze notitie al gesteld is, is duidelijk een accentverschuiving merkbaar en het is van belang dat dit niet te ver doorgevoerd wordt. Eigenlijk zou men bij het uitdenken van nieuwe ontwikkelingen en plannen zich steeds weer de vraag moeten stellen of het "toeristenbelang" van deze plannen voldoende is meegewogen.
Men kan zich bv ook de vraag stellen waarom in dit verband niet is gekozen voor een struktuurplan. De motivatie waarom dit niet te doen n.l. dat het anders moeilijk is om bestuurlijk in te spelen op deze dynamische tijd vinden wij nogal zwak. Op zich is het juist dat door het opstellen van een struktuurplan een stuk speelruimte verdwijnt, maar het komt de rechtszekerheid van betrokkenen wel ten goede. Een andere consequentie is dat er een continue druk op politiek Zandvoort door bepaalde groepen zal ontstaan, waardoor mogelijk enige groepen uit de boot vallen, die dit continue proces niet kunnen bijbenen, met alle consequenties (negatief) van dien.
Een ander aspect wat voortdurend als een rode draad door deze struktuurschets loopt is de soms wat overdreven benadering van het natuurbehoud. Het is niet onze bedoeling om dit aspect onder tafel te schuiven, maar ook hier is een zekere nuancering op zijn plaats. Indien men namelijk kijkt naar het kaartje naast pagina 7 waar de grens van woongebied ligt volgens aanwijzing van G.S., dan ontkomt men toch niet aan de constatering, dat de afweging wonen/natuur/andere belangrijke aspecten (circuit) buitengewoon arbitrair is.
Maar ook het loslaten van allerlei nota's betreffende ruimtelijke ordening (pag. 7) op de Zandvoortse situatie verabsoluteren de zaak nogal.
Een nuancering van een en ander is hier wellicht op zijn plaats.

3.1 Doelstellingen

Bij het bestuderen van deze doelstellingen ontbreekt ons inziens de economische invalshoek. Er wordt een aantal malen het woord afweging gebruikt, waarna meteen een soort stelling wordt geponeerd.

Het duidelijkst ervaart men dat bij 3.2.2.
Men spreekt daar namelijk van:
"ruimtelijke ontwikkelingen dienen bij behorende belangen te worden gewogen"
waarna direct gesteld wordt:
"bij het afwegen van Zandvoort als badplaats of als woonplaats zal het belang van het wonen primair worden gesteld".
Dat is nog eens afwegen.

Maar ook de doelstellingen betreffende het werken zijn bijzonder verwarrend. Met name de stelling dat bevorderen van werkgelegenheid geen consequenties mag hebben voor het woonklimaat is treffend.

In concreto betekent dit dat uitbreiding van werkgelegenheid nauwelijks kan plaatsvinden. Niet in de toeristen industrie (overlast) maar ook anderszins zal dit buitengewoon moeilijk zijn, indien deze doelstelling strikt wordt gehanteerd (misschien toch goed dat dit geen echt struktuurplan is).

verwijt maar geen. wat doen jullie nu.

De doelstellingen betreffende de rekreatie en toerisme zijn indien afgezet tegen de andere doelstelling weinig realistisch.
Zoals al eerder verwoord, er wordt tussen de regels voor het wonen gekozen.
Die kwaliteiten mogen niet aangetast worden, hetgeen dan onduidelijk wordt hoe men het toerisme ontwikkelt.

Winkels

Zoals terecht wordt opgemerkt zit Zandvoort "ruim in zijn jasje" wat betreft de winkelvoorzieningen. Bijna 1 vierkante meter per inwoner. Buiten kijf staat dat de toeristische bestedingen dit relatief grote apparaat in stand houden, waar overigens de inwoners van Zandvoort van profiteren. ?
Wel kunnen vraagtekens gezet worden bij de benadering van het economisch belang van het circuit.
Naar onze mening is deze aanzienlijk groter dan wordt voorgesteld. Aan het slot van deze notitie komen wij hierop terug.

4. Het circuit

Zoals reeds in een eerder stadium betoogd erkennen wij dat ook wij niet exact aan kunnen geven welke economische betekenis het circuit moet worden toegedacht, maar wij veronderstellen wel dat verdwijning van het circuit negatieve consequenties kan hebben voor het bedrijfsleven.

Het circuit geeft een zeer bijzondere naambekendheid aan Zandvoort, over vrijwel de gehele wereld.
Plaatsen als Zolder en Francochamps danken alleen hun bekendheid aan het feit dat binnen hun grenzen een circuit ligt.
Ware dat niet het geval dan zouden vele Nederlanders deze plaatsen niet eens kennen.
Het moge toch als bekend verondersteld worden dat bv vele Nederlanders jaarlijks de Nürnburg Ring bezoeken, hetgeen toch in de sfeer van de bestedingen positieve effecten met zich meebrengt.

Bij de keuze dat het circuit zou moeten verdwijnen dient naar onze mening een aantal aspecten belicht te moeten worden.

1. Vervangende ruimte;
2. Financiële consequenties;
3. Maatschappelijke aanvaardbaarheid;
4. Consequenties Woningbouw;
5. Compensatie in de vorm van vervangende attractie;
6. Procedure.

ad 1. Men heeft in dit geval te maken met een volwaardige Nederlandse Sportbond. Indien de overheid (plaatselijk als provinciaal) tot de slotsom komt dat het circuit om welke uiteenlopende reden dient te verdwijnen zal men aan moeten geven, waar deze volwaardige Sportbond haar activiteiten verder kan ontplooien.
Bij het zoeken van een dergelijke lokatie kan men in feite problemen verwachten uit allerhande hoeken. Natuurbescherming/planologische aspecten/ verkeerskundige aangelegenheden e.d.

Het mag in deze tijd, als vrijwel een utopie beschouwd worden, dat in redelijke termijnen tot vervanging kan worden overgegaan.
Deze zaak zal alle rechtsgangen die Nederland kent volgen.

ad 2
en 3. Bij verplaatsing van het circuit treedt een gigantische kapitaalsvernietiging op. Het opruimen van het circuit, het wederom geschikt maken van deze lokatie voor andere doeleinden, zal naar onze mening zoveel geld kosten, dat men zich de vraag moet stellen of dit afgezet in deze tijd, maatschappelijk wel aanvaardbaar is en of andere zaken geen hogere prioriteit dienen te krijgen.
Het is toch in feite dwaas dat de Nederlandse belastingbetaler hier ongevraagd mee moet werken, zeker daar waar het gaat om een "luttele" ± 50 uur geluidsoverlast op jaarbasis. Stel daarbij het verlies van inkomsten voor de gemeente Zandvoort, alsmede het verlies van inkomsten in het bedrijfsleven alsmede de invloed op de werkgelegenheid, dan is de vraag gerechtvaardigd waar men nu in vredesnaam mee bezig is.

ad 4. Zoals gezegd het gaat om niet meer dan ± 50 uur geluidsoverlast en daardoor kan volgens de normen geen woningbouw in de directe omgeving plaatsvinden.
Hoewel dit volgens de normen juist is, is het toch aardig dat 75% van de om de Noord wonende bevolking zich uitspreekt voor handhaving van het circuit.
Deze bewoners ervaren deze "overlast" niet als zodanig en indien ontheffing wordt afgewezen voor de formule 1-2-3, welke races bestaanszekerheid voor het circuit vormen, dan zou men bij woningbouw-realisatie de nieuwe bewoners grondig uit de doeken moeten doen, dat als zij daar willen wonen, zij er rekening mee moeten houden, dat op gezette tijden van enig lawaai sprake zal zijn.

Overigens staat de ontwikkeling bij de Formule 1-2-3 niet stil en zal het niet zo vreselijk lang meer duren of ook dit "geweld" zal tot aanvaardbare proporties worden teruggebracht.

ad 5. Voortdurend wordt in de Struktuurstudie melding gemaakt dat, als het circuit weg moet, er een vervangende attractie voor in de plaats moet komen.
Wij hebben in dit verband de nota van "Bureau Koppelhof, adviseurs voor toerisme en recreatie" opgeslagen, welk bureau een nota heeft geschreven over "de verbetering van de toeristische infrastruktuur in

West-Zeeuws Vlaanderen", waar onder andere deze materie aan de orde komt.

Uitgangspunt daarbij is o.a. dat in het toeristisch aanbod elementen moeten worden aangebracht die de bezetting in het jaar kunnen verlengen en de mate van uitstroom van vakantiegangers kunnen verminderen, waarbij aansluiting is gezocht bij de op landelijk niveau geformuleerde doelstellingen.
Daarbij is er een aantal voorwaarden gesteld waaraan dit project zal moeten voldoen:

1. Het moet een supra-regionale uitstraling hebben;
2. Het moet een vernieuwend element voor het Nederlands toeristisch aanbod vormen;
3. Het moet een meervoudig en meervuldig gebruik mogelijk maken zodat van met name de verblijvende gasten repeat-bezoek kan worden verwacht;
4. Het moet bij slecht weer aantrekkelijk zijn voor de gasten en dient ook in voor- en naseizoen te kunnen worden gebruikt.

Aldus voornoemde nota.

Met name punt 2 is van essentieel belang en deze lijkt moeilijk te verwezenlijken omdat Zandvoort op zeer korte afstand ligt van enorm goed uitgeruste slechtweer accommodaties als Haarlem/Amsterdam en West-Friesland. Het zal buitengewoon moeilijk worden om een attractie te vindien die deze concurrentie kan weerstaan.
Kortom wij geloven er niet in dat voor het zo bekende circuit een gelijkwaardige vervanging te vinden zal zijn die een zo grote uitstraling heeft.

ad 6. Onduidelijk is, hoe de verdere procedure met betrekking tot dit onderwerp zal verlopen. Wij zijn van mening dat het bedrijfsleven op voorhand bij het gehele besluitvormingsproces moet worden betrokken (zie cie midden- en kleinbedrijf) vóór de raad een weloverwogen besluit kan nemen.
Een andere veel gehoorde opmerking is dat het snel bouwen van woningen, door het sluiten van het circuit, een betere basis is voor de toekomst van het midden- en kleinbedrijf in Zandvoort. Wij delen die mening niet en wel om een aantal redenen.

1. Het aantal ingeschreven woningzoekenden is op dit moment voor een groot gedeelte reeds woonachtig in Zandvoort, ergo nieuwe bestedingen (extra) vinden niet plaats.
2. Het circuit is in feite 360 dagen bezet. Veel Duitse clubs huren dit circuit, waardoor een stuk bestedingen blijft "hangen".
3. Bij sluiting van het circuit zal het toerisme zeker teruglopen, waardoor de koude sanering in gang gezet wordt.
   De bevolking is niet in staat dit voorzieningenniveau in stand te houden.

4. Slot

Omdat uit voorgaande wel duidelijk geworden zal zijn hoe wij over een en ander denken, kan volstaan worden om kort in te gaan op de struktuurmodellen.
Onze voorkeur gaat uit naar:
Model 1

Naar onze mening wegen de voordelen ruimschoots op tegen de nadelen.
Voordelen:
- Circuit blijft gehandhaafd.
- Naamsbekendheid blijft.
- Werkgelegenheid neemt niet af.
- Teruggang bezoekersaantal wordt vermeden.
- Financieel het meest haalbaar
- Er vindt geen kapitaalsvernietiging plaats.
- Het uitgangspunt nl het bouwen van 1000 woningen wordt probleemloos gehaald.

Bij de andere modellen veranderen deze voordelen in nadelen.

Wij vertrouwen erop dat u deze notitie in uw overwegingen wilt betrekken.

Nr. XXVIII

109

WERKGROEP
HUISVESTING
ZANDVOORT



p/a: Nassauplein 16

Aan: Kollege van B & W
Raadhuisplein 16
ZANDVOORT

Betreft: inspraak struktuurstudie

GEMEENTE ZANDVOORT
INGEKOMEN
27 MEI 1981
VOLGNR. 2476
CLASS. NR. 1.777.811.21

(33) Zandvoort, 25 mei 1981

Geacht kollege,

Bijgaand zenden wij u ons kommentaar op de struktuurstudie, waarin wij ons hoofdzakelijk op de woonproblematiek van Zandvoort richten.

Met dit antwoord hopen wij een zinvolle bijdrage te leveren om aan de grote problemen van Zandvoort met zijn huisvesting in de toekomst het hoofd te kunnen bieden.

Wij vertrouwen dat u onze inspraak in de besluitvorming rond de struktuurstudie zult willen meenemen.

Hoogachtend,

Paul Al
WERKGROEP HUISVESTING
ZANDVOORT

WERKGROEP HUISVESTING ZANDVOORT
p/a: Nassauplein 16



Zandvoort, 25 mei 1981

L.S.

De laatste jaren is de woningnood in Zandvoort sterk toegenomen, nu suggereert de struktuurstudie oplossingen te bieden. Maar zelfs een goed struktuurplan is hooguit hulpmiddel, de werkelijke oplossing van de woningnood ligt allereerst aan de wil van een totaal gemeentelijk apparaat. De wethouder van volkshuisvesting heeft echter al duidelijk gemaakt hoe de Zandvoortse regentenkliek er over denkt: „De Zandvoortse woningzoekende kan het wel vergeten".

Voor huisvesting is alles „te duur", geld staat bij de gemeente centraal. Wij daarentegen kiezen liever voor mensen, een menselijke en leefbare samenleving en dat betekent zeker daadwerkelijk aanpakken van de woningnood. De wil echt wat te doen ontbreekt de gemeente, waardoor een beleidsmatig hulpmiddel als een struktuurstudie moet falen en enkel als rookgordijn dient om die politieke en ambtelijke onwil te verhullen.

Even ervan afgezien dat met het heersende beleid elke struktuurstudie voor de woningzoekende niets brengt, staat de gemaakte studie bol van tekortkomingen, bedrog en valse uitwerkingen. We besparen ons de verspilling alles uitgebreid op papier te zetten en formuleren slechts puntsgewijs de ernstigste misstanden:

- Gekozen is voor toerisme boven eigen bevolking (een toeristiese trekpleister gaat vóór woningbouw aldaar).
- Gekozen is voor de toeristiese automobilist boven de werkelijke verkeersnoden van de plaatselijke bevolking.
- Het circuitkabaal (vallend onder de norm industrielawaai) is veel te laag aangehouden, waardoor de gegeven bouwmogelijkheden (920 - 1.220 woningen) niet kloppen. Als het circuit blijft kunnen er maximaal zo'n 250 woningen bij komen.
- Ook wanneer het circuit verdwijnt geeft de studie teveel bouwmogelijkheden: 900 - 1.320 woningen. Rekening houdend met de voor waterwinning en overigens internationaal belangrijke duinlandschappen, kunnen dit slechts 600 - 1.000 woningen worden.
- Essentiële onderzoeken zijn niet verricht. Aktuele betrouwbare gegevens over de kwalitatieve woningbehoefte ontbreken geheel, de biologiese waarde van de natuurgebieden is niet in de plannen betrokken en hoe er met het verkeer is geknoeid is te dol.

Gedetailleerder ingaan ingaan op de struktuurstudie doen wij niet; ambtenaren, politici en burgers zijn al een jaar te lang bezig gehouden met deze waardeloze plannen, waardoor toch al schaarse plannen voor woningbouw stokten.

Voor het aanpakken van de woningnood hebben we onze visie al neergeschreven in twee brochures, die we hierbij voegen als ons kommentaar op de struktuurstudie.

De bereidheid tot andere keuzes, het circuit te sluiten, de wil om echt hard aan oplossingen te werken en geld uit te trekken voor een sociaal woningbeleid zijn vereisten om de Zandvoortse woningzoekende wat te bieden. En een beetje snel graag!



Nr. XXIX

HOOFDSTUK 1

SAMENVATTING

Het vastleggen van een planologisch beleid op langere termijn kan een belangrijke bijdrage ijn om tot een goede besluitvorming te komen. Vanuit een totaalvisie, zoals bedoeld in treek en struktuurplannen, is het eenvoudiger tot een afgewogen besluitvorming te ko- nen rond allerlei deelgebieden dan dat men via ad hoc beslissingen zaken probeert op te ossen. Vandaar dat wij ook verheugd waren toen de gemeente Zandvoort kennis gaf dat e uitvoering liet geven aan een gemeentelijk struktuurplan. Mits dit geschied op een ver- ntwoorde wijze met voldoende onderzoek als basis en met een zo groot mogelijke par- icipatie vanuit de bevolking juichen wij dit soort zaken dan ook van harte toe.
loewel voor Zandvoortse begrippen er erg veel gedaan is aan deze inspraak moeten wij elaas onze vraagtekens zetten bij de totstandgekomen struktuurstudie. Er is maar een eer klein deel van de Zandvoortse problematiek onderzocht. Bovendien is de wijze aarop dit onderzoek verricht is zeer summier te noemen. Het is in ieder geval een veel e smalle basis om een struktuurplan op te baseren. Grofweg kunnen wij de studie verde- n in :

5 modellen voor bouw lokaties
één model voor een verkeersplan

. bouwlokaties

Het verwondert ons dat men in de studie richtlijnen van hogere overheden ofwel negeert ijvoorbeeld de ministeriële aanwijzing om niet buiten de bebouwde kom te bouwen) dan el irreël hanteert. Dit laatste geldt vooral voor de beperkingen die de geluidsoverlast van et circuit op de woningbouw heeft. Naast een willekeurig interpreteren van de wet ge- idshinder wordt ook voorbijgegaan aan de terughoudendheid van de provincie bij het rlenen van ontheffingen. Door dit alles wordt ten onrechte een te optimisties beeld ge ven van de bouwmogelijkheden. Vooral model 1 is een voorbeeld van wishfull thinking. ij vinden het niet aanvaardbaar dat, bij de huidige stand van de woningnood verwach- igen worden gewekt, die niet kunnen worden waargemaakt.
e konsekwenties van het eventueel handhaven van het circuit worden op een onjuiste anier gebagatelliseerd. De door de Provinciale Planologiese Commissie geuite kritiek be- stigt deze visie. Wij hebben de konsekwenties hierover nader uitgewerkt en tevens de ogelijkheden voor kleine bouwlokaties gespecificeerd. De meest belangwekkende kon- usie hierbij is dat woningbouw en natuurbehoud in dit geval uitstekend samengaan.

verkeersplan.

et verkeersplan wekt aan de hand van de uitgangspunten en doelstellingen de indruk t het de belangen van alle soorten verkeersdeelnemers wil veiligstellen. Men signaleert erlei moeilijkheden voor het langzame en snelle verkeer. Bij de uitwerking ontbreekt ze mens- en milieu-vriendelijke visie echter totaal. Men richt zich hoofdzakelijk op de oblemen van het rekreatief snelverkeer. Hoewel in de doelstellingen de prioriteiten an- rs worden gelegd, wordt de rest van het verkeer aan de problemetiek van het rekreatief elverkeer ondergeschikt gemaakt. Tekenend in deze is, dat b.v. de verlenging van de rman Heijermansweg wordt gemotiveerd met het belang ervan voor voetgangers en tsers op de Kostverlorenstraat, terwijl deze nieuwe wegaanleg de wijk Nieuw-Noord on- lig maakt. Deze wijk wordt voornamelijk door jonge gezinnen bewoond en zal ernstig lijden krijgen door de sterke toename van het autoverkeer op de Linnaeusstraat. Ook parkeeroverlast zal groter worden. Op zomerse dagen zal de wijk bovendien van de itenwereld worden afgesneden door rijdende en stilstaande files op de eigen buurtweg.

Feitelijkheden uit de struktuurstudie en nader onderzoek tonen aan, dat de verlenging van de Herman Heijermansweg geen of geen noemenswaardig nut oplevert. Hierdoor worden de nadelen, ook in milieutechnies en financiële zin doorslaggevend. Zodoende kan het tot nu toe voorzichtigheidhalve gereserveerde tracé worden geschrapt.
Als men het verkeerplan beziet in samenhang met de 'samenvatting van de verkeersstudie Zuid Kennemerland' van hetzelfde verkeersbureau (Goudappel en Coffeng) blijkt dat men de leefbaarheid van Zandvoort wil opofferen aan de rijdende en parkerende rekreatieautomobilist. Alle illegale parkeerplaatsen worden legaal verklaard en van de Zandvoortse bevolking wordt tolerantie verwacht bij de toenemende ongemakken.
Het met fraai klinkende uitgangspunten verkopen van ideeën die ten koste gaan van de Zandvoortse leefbaarheid, is de samenstellers van dit kommentaar in het verkeerde keelgat geschoten.
Via een konsekwente doorredenering op de uitgangspunten wordt in dit kommentaar aangetoond, dat er andere oplossingsmodellen mogelijk zijn.

c. natuurgebieden.

Naast de bezwaren tegen deze in de struktuurstudie behandelde onderwerpen verbaast het ons dat men geen enkel onderzoek heeft verricht naar de Zandvoort omringende natuurgebieden.
Tekenend is, dat de provincie het initiatief moest nemen om een rapport uit te brengen over het circuitterrein, geheel buiten de verantwoordelijkheid van de gemeente Zandvoort om. Plannen voor wegaanleg en woningbouw buiten de bebouwde kom staan of vallen nu eenmaal met de natuurlijke waarden van zo'n natuurgebied. Minstens van evengroot belang hierbij is de funktie voor de waterwinning, die een aantal van deze terreinen eveneens heeft. Het aangeven van beheer van deze gebieden is essentieel voor een struktuurplan. Wij zullen een aanzet geven met betrekking tot deze materie.

d. wonen, werken en rekreëren.

Ook van de in het kollegeprogramma opgenomen doelstelling 'integratie tussen wonen werken en rekreëren' is vrijwel niets terug te vinden. Wij kunnen ons dan ook niet aan de indruk onttrekken dat de door de gemeenteraad gestelde opdracht niet naar behoren is uitgevoerd.
Kennelijk zijn ook de auteurs van de struktuurstudie van mening dat de door hen vervaardigde studie een te smalle basis is om een struktuurplan op te baseren. Zij adviseren om niet een struktuurplan vast te stellen maar het bij een struktuurschets te laten. In tegenstelling tot een struktuurplan wordt aan een struktuurschets geen enkele kwaliteiteis gesteld en dat is wel zo makkelijk. Echter de term struktuurschets komt nergens in de wet Ruimtelijke Ordening voor en heeft derhalve geen enkele juridiese of bindende waarde.

Indien de gemeente op de suggestie zou ingaan, om de vrijblijvende struktuurschets aan te namen moeten wij het volgende konstateren :

1. De gemeente laat de kans voorbij gaan om middels een struktuurplan gewenste ontwikkelingen te versnellen. Bestemmingsplannen die binnen zo'n struktuurplan passen worden sneller door de provincie goedgekeurd. Bovendien worden zo bezwaarschriftenprocedures versneld en vallen deze vaker in het voordeel van de gemeente uit.
2. Het eventueel gebruiken van (delen van) de struktuurschets bij de totstandkoming van bestemmingsplannen is een hachelijke zaak. Dit gezien de onvoldoende onderbouwing en uitwerking van de struktuurstudie, wat eindeloze vertragingen tot gevolg heeft.

Wij adviseren daarom aan de gemeenteraad van Zandvoort, om de diskussies en rapporten, die door de struktuurstudie zijn uitgelokt, zo nuttig mogelijk te gebruiken bij het zetten van de volgende onontkoombare stap :

Het opstellen van een struktuurplan.

Als men deze aanbeveling overneemt wordt recht gedaan aan de akties en reakties van burgers en de provinciale overheid en heeft de f. 300.000,-- die de struktuurstudie heeft gekost, resultaat opgeleverd.

Los hiervan benadrukken wij de noodzaak zo snel mogelijk met sociale woningbouw te beginnen op alle beschikbare bouwlokaties en alvast de plannen voor toekomstig vrij te komen bouwlokaties (i.v.m. sluiting circuit) voor te bereiden.

HOOFDSTUK 2

OPZET VAN DE STRUKTUURSTUDIE.

Tijdens de formatie van het nieuwe kollege van b en w in 1978, hechtten de plaatselijke politieke partijen grote waarde aan de totstandkoming van een struktuurplan. Als een van de hoofdpunten uit het kollegeprogramma lezen wij dan ook :

" Uitgangspunten bij de ruimtelijke ordening is de integratie van wonen, werken en rekreeren. Het opstellen van een ruimtelijk struktuurplan met daarin konkrete deelplannen zal een duidelijk beeld moeten geven van de toekomstige ontwikkeling van Zandvoort.'

Mits de planvorming op een open en demokratiese wijze tot stand komt en daarvoor staat de wettelijke procedure borg, juichen wij een dergelijk plan toe.

Wij hebben dan ook met voldoening gekonstateerd dat het gemeentebestuur opdracht heeft gegeven om als aanzet voor een struktuurplan een stuktuurstudie samen te laten stellen en deze voor kommentaar door de bevolking vrij te geven. Dit is een goede gang van zaken, immers op grond van enerzijds de in alle vrijblijvendheid verkerende struktuurstudie en anderzijds de mede naar aanleiding daarvan ontvangen reakties, zal het bestuur op redelijker wijze in staat zijn tot een adekwaat formuleren van het uiteindelijk juridies kader, dat in de vorm van een struktuurplan zijn beslag krijgt. Op deze wijze wordt zinvol vooruitgelopen op de wettelijk vastgestelde inspraakprocedure bij het tot standkomen van een streekplan, zodat deze procedure feitelijk kan worden gekort en spanningen kunnen worden weggenomen. Hierdoor zal bij bestemmingsplanveranderingen welke passen in het struktuurplan, sneller toestemming van de hogere overheden worden verkregen.

Binnen onze samenwekende organisaties is bij nadere bestudering van de door de verschillende partikuliere buro's, gemaakte struktuurstudie een minder verheugd geluid opgegaan. Terwijl het in de verwachting lag, dat de kosten van de geproduceerde rapporten een sterke voorzet zouden rechtvaardigen, blijkt de inhoud zo mager te zijn dàt het niet eenvoudig is om tegenspel te bieden. Duidelijk is geworden dat voor zover er onderzoek heeft plaatsgevonden, dit te globaal of te incidenteel is gebeurd. Eveneens ontkomen wij niet aan de indruk dat bepaalde door hogere overheden gestelde voorwaarden zonder duidelijke redenen zijn genegeerd en het gepleegde onderzoek aan eigen denkbeelden ondergeschikt is gemaakt. Deze werkwijze betreuren wij zeer, vooral tegen het licht van de hiervoor geschetste goede start.

Het verbaast ons bovendien hogelijk dat in de struktuurstudie het ongevraagde advies wordt gegeven om na de inspraakprocedure de resultaten vast te leggen in een struktuurschets i.p.v. een struktuurplan. De term struktuurschets komt niet voor in de wet Ruimtelijke Ordening. In tegenstelling tot een struktuurplan dat een wettelijk kader heeft is een struktuurschets politiek en planologies niet bindend en de waarde ervan is juridies gesproken nihil. Het lijkt ons dan ook onwenselijk om op dit advies in te gaan en zodoende in een bestuurlijk en planologies vakuüm te blijven verkeren.

In het nu volgende stuk wordt op de geringe kwaliteit en betekenis van de struktuurstudie zo zakelijk mogelijk gereageerd. Tevens wordt er inhoudelijk ingegaan op de verschillende deelgebieden van een struktuurplan. Hier en daar worden zo nodig alternatieven aangedragen. Deze nota is tot stand gekomen door samenbundeling van de individuele en deskundige inbreng van ondergetekende instellingen. Het voor u liggende geheel bevat de rode draad die al de genoemde instellingen gemeenschappelijk hebben. Wij hopen met deze reaktie op de struktuurstudie een bijdrage te leveren aan de totstandkoming van een goed doortimmerd struktuurplan. Slechts met een dergelijk plan als werkbasis kan Zandvoort zich in de toekomst op een verantwoorde wijze ontwikkelen zonder dat men zich afhankelijk stelt van ingrepen van hogere overheden of ongwenste ontwikkelingen



HOOFDSTUK 3
HOE BESCHERMEN WIJ ONZE NATUURGEBIEDEN

3.1 Gemeentelijke uitgangspunten.

Uit het kollegeprogramma van 1978 blijkt overduidelijk dat het de samenstellers ernst is met de bescherming van de natuurlijke waarde van het milieu. Wij citeren: 'Er dient een samenhagend milieubeleid gevoerd te worden (wellicht regionaal geintegreerd) waarbij behoud van onvervangbare duingebieden en strand voorop staat'.
In de struktuurstudie echter wordt vrijwel geen aandacht besteed aan de natuurlijke waarde van het duingebied en de wijze waarop het beheerd dient te worden. Het enige wat men doet is het bovenstaand citaat uit het kollegeprogramma aanhalen en konstateren dat dit een uitgangspunt is. Dit is een ernstige tekortkoming in de studie. Bij de voorgestelde modellen met betrekking tot woningbouw, rekreatie en wegaanleg buiten de bebouwde kom dienen de natuurwetenschappelijke gevolgen zeker betrokken te worden. Indien men nalaat dit soort zaken bij de uitwerking van ideeën als bovengenoemd te betrekken is de kans immers zeer groot dat men veel tijd en gemeenschapsgeld verspild aan plannen die bij voorbaat onaanvaardbaar en onhaalbaar zijn. Gezien de hoge woningnood moet een dergelijk tijdsverlies worden voorkomen.

3.1 Veiligstelling natuurgebieden.

Het feit dat er in de struktuurstudie op geen enkele wijze onderzoek is verricht naar de biologiese waarden van de natuurgebieden doet afbreuk aan de woningbouw en verkeersplannen. Het gaat bovendien voorbij aan de planvorming rond het bestemmingsplan „Natuur- en Rekreatiegebieden" (zie figuur 1 en 2). Het voorontwerp van dit plan is al sinds 1 1/2 jaar vrijwel gereed. De bestemming is nu geregeld via een z.g.n. voorbereidingsbesluit *). De enige wijze voor de overheid om de beste bestemming van natuurgebieden veilig te stellen is de bestemming vast leggen in een konserverend bestemmingsplan. Zonder dat is het voor de eigenaar c.q. gebruiker mogelijk om via mazen in de wet maatschappelijk ongewenste ontwikkelingen door te drijven.
Als voorbeeld kan de aanleg van de gewraakte circuitbocht dienen die ondanks grote terughoudendheid van gemeenteraad en de weigering van de provincie om een aanlegvergunning af te geven toch werd aangelegd.

Deze ontwikkeling vond plaats, hoewel dit deel van het circuit onder het voorbereidingsbesluit „Natuur- en Rekreatiegebieden" valt. De Cenav (circuiteksploitant) deed een aanvraag op de dag dat het oude voorbereidingsbesluit verliep. Het nieuwe voorbereidingsbesluit was toen nog niet van kracht. Op zo'n moment, de z.g. juridiese minuut is het terrein vogelvrij en moet de aanvraag gehonoreerd worden. Dit toont aan, hoe noodzakelijk het is, zo snel mogelijk een bestemmingsplan vast te stellen.

Voor de duidelijkheid schetsen wij de ontwikkeling rond de moeizame totstandkoming van het bestemmingsplan Natuur en Rekreatiegebieden. Het voorbereidingbesluit Natuur en Rekreatiegebieden werd voor het eerst aangenomen in juni 1970. Direkte aanleiding waren aardgasboringen van de AMOCO bij Bergen en Schoorl. De meeste kustgemeenten waren er tegen dat dit soort boringen binnen hun gemeentegrenzen zou plaatsvinden. Ze konden door middel van een voorbereidingsbesluit dit soort praktijken tegen houden. Ondanks het feit dat de wet op de Ruimtelijke Ordening al sinds 1965 dit verplicht stelde had Zandvoort nog steeds geen bestemmingsplan voor dit gebied. Helaas hebben veel gemeentes een grote achterstand bij het maken van bestemmingsplannen, omdat dit doorgaans tijdrovende zaken zijn.

In 1975 was het geduld van de provinciale miliefederatie (C.M.N.) echter op. Zij drong er bij de gemeente op aan dat deze zo snel mogelijk een bestemmingsplan zou maken. De gemeente antwoordde dat zij hiermee bezig was en zegde C.M.N. in het voorontwerp te betrekken. Deze laatste toezegging is echter nooit hard gemaakt. Verder bleef men doorgaan met het jaarlijks nemen van een nieuwe voorbereidingsbesluit. Op de raadskommissie vergadering van 6 november 1979 maakte de voorzitter bekend dat het ontwerpbestemmingsplan „Natuur en rekreatiegebieden" vrijwel voltooid was. Begin 1980 werd verzocht om bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan de bevolking te betrekken. Hiervoor zijn konkrete voorstellen gedaan.
Ook naderhand is er nog van verschillende zijde op aangedrongen om deze zaak paralel met de inspraak rond de struktuurstudie te laten lopen. De gemeente voelde hier echter niets voor en wilde alleen tot een voorpublikatie overgaan. Het wordt ons echter steeds duidelijker, dat het er niet van gaat komen. Dit is zeer spijtig.

Vorig jaar nog werd een door de provincie verboden tracéwijziging van het circuit uitgevoerd. Wie weet wat ons dit jaar boven het hoofd hangt tussen de dagen dat het oude voorbereidingsbesluit vervalt en het nieuwe nog niet van kracht is.
Dergelijke zaken heeft Zandvoort niet in de hand als het de juiste instrumenten niet heeft (struktuurplan, bestemmingsplan).

3.3. Inventarisatie natuurgebieden. (zie ook figuur 3)

Hoe belangrijk zo'n beschermend bestemmingsplan is, blijkt, als men ziet hoeveel waardevol natuurschoon er binnen de Zandvoortse gemeentegrenzen gelegen is. Uit de onderstaande investarisatie blijkt gelukkig een groot deel van deze terreinen in handen van degelijke eigenaren te zijn.
Toch loopt een behoorlijk deel van de natuurgebieden ernstig gevaar, hetzij door verloedering, hetzij door verwoesting.

Amsterdamse Waterleiding Duinen (eigenlijk geheten : de Luchterduinen).

eigenaar : Gemeente Amsterdam.
terreingrootte : 3370 ha.
Bestemming geregeld in : voorbereidingsbesluit „Natuur en rekreatiegebieden".
Beschrijving : Ondanks grote grondverplaatsingen in verband met de waterwinning is het terrein als natuurgebied interessant. Voor de floristiese waarde verwijzen wij naar "10 jaar botaniese inventaristie van de Amsterdamse Waterleidingduinen" van M.O. Boerman.
Het faunabeheer geschiedt grotendeels volgens verouderde inzichten o.m. met betrekking tot de jacht. Hier treedt echter de laatste jaren wel enige verbetering in op. Gezien de enorme belangen die Amsterdam heeft bij de waterwinning is dit in het verleden belangrijk geweest om drastiese planologiese ontwikkelingen tegen te gaan. De enige bedreiging op dit moment is een plan om een fietspad aan te leggen van de ingang Oranjekom dwars door het terrein naar het strand. Evenals de terreineigenaar vinden wij dit in het provinciaal fietspadenplan opgenomen plan onaanvaardbaar.

*) Tijdens het maken van een bestemmingsplan kan de gemeente een voorbereidingsbesluit nemen. Ontwikkelingen die strijdig zijn met het toekomstig bestemmingsplan kunnen worden tegengehouden. Het voorbereidingsbesluit is bedoeld als een tijdelijke maatregel. Als niet binnen een jaar een bestemmingsplan ter visie ligt vervalt het voorbereidingsbesluit. Er is echter een maas in de wet. Men kan elk jaar opnieuw een voorbereidingsbesluit nemen.

Zuiderduinen.

eigenaar : Gemeente Zandvoort
Johr. Quarles van Ufford
terreingrootte : 40 ha.
bestemming geregeld in : Uitbreidingsplan in onderdelen, partiële wijziging J (1953!)
beschrijving : vanaf de wederopbouwplannen van na de 2e Wereldoorlog beschouwt de gem. Zandvoort het duingebied als toekomstige bouwgrond. Er is dan ook niets gedaan om het terrein op enigerlei wijze te beheren. Het gevolg is dat het terrein ernstig te lijden heeft van sterke betredingsdruk van o.m. krossende brommers, terreinwagens, paarden etc. Het laatste jaar is er enige verbetering opgetreden. De meest ernstige verstuivingen zijn op last van het hoogheemraadschap vastgelegd. De gemeente heeft geprobeerd het oostelijk deel dat nog niet in gemeentelijke handen was aan te kopen (1979). De provincie heeft aan die aankoop (voor toekomstig bouwterrein) geen goedkeuring verleend. In tegenstelling tot het gemeentelijke deel is dit terrein nog zeer gaaf. Het is dan ook zaak dat de gemeente Zandvoort gaat inzien dat zij ook haar terrein goed gaat beheren. De potentiële waarde van dit gebied is namelijk hoog.

Naaldenveld.

eigenaar : Scouting Nederland.
terreingrootte : 18 ha.
bestemming geregeld in : Voorbereidingsbesluit „Natuur en rekreatiegebieden"
beschrijving : Binnenduinrandbos. De samenstellers zijn nog niet voldoende op de hoogte om een verantwoord oordeel te geven over de natuurlijke waarde van dit gebied.

Hofstede Groot Bentveld

eigenaar : dhr. v.d Heiden
terreingrootte : 6 ha.
bestemming geregeld in : bestemmingplan Randwegen (1970)
beschrijving : Lang heeft het er uitgezien dat het landgoed uit het jaar 960 geheel verloren zou gaan. Het is lange tijd in handen geweest van een projektonwikkelaar die het terrein geheel wilde verkavelen om villabouw te realiseren. Door druk van o.m. Stichting voor Instandhouding Groot Bentveld is dit echter voorkomen. Hij heeft noodgedwongen het terrein doorverkocht aan de huidige eigenaar. Deze is bezig met hulp van de overheid het landgoed in de oude glorie te herstellen.

Landgoed Koningshof

eigenaar : Natuurmonumenten
terreingrootte : 200 ha
bestemming geregeld in : voorbereidingsbesluit „Natuur en rekreatiegebieden".
beschrijving : dit landgoed bestaat uit een zeer goed ontwikkelde duinvegetatie van de kalkrijke duinen. Aan de oostzijde treft men een fraai binnenduinterrein aan waarin loofbos met een zeer mooie ondergroei voorkomt. Het terrein wordt op een zeer goede manier beheerd. Er zijn vrijwel geen bedreigingen voor dit gebied. De suggestie uit de struktuurstudie om een fietspad door het terrein aan te leggen (van Boogkanaal tot Duinlustweg) is nauwelijks serieus te nemen. Toen Natuurmonumenten deze maand door ons benaderd werd bleek zij niet door de gemeente Zandvoort van dit plan op de hoogte gesteld te zijn. Een dergelijke handelswijze lijkt ons niet korrekt. Het is zeer onwaarschijnlijk dat Natuurmonumenten enige medewerking zal verlenen aan de aanleg van dit fietspad dat overigens niet voorkomt op het provinciaal fietspadenplan.

Kostverlorenpark

eigenaar : J.H. de Raad, G. Prinsen en P.L. den Ouden
terreingrootte : 10 ha
bestemming geregeld in : voorbereidingsbesluit Kostverlorenpark
beschrijving : het gebied bestaat grotendeels uit een fors komvormig dal. Aan de Noordzijde ervan bevindt zich een duinweide. In het dal doen verwilderde seringen en een laan iepen herinneren aan de tijd dat het gebied een duinpark was (dertiger jaren). Ook vinden wij daar een 37tal tot zomerhuisjes verbouwde bunkertjes uit de tweede wereldoorlog. Doordat ze zeer klein (4 x 4 m grondopp) en in het landschap ingebed zijn vormen ze eerder een landschapsbepalend dan een storend element in dit gebied. Het terrein is zeer soortenrijk. Bij het inventarisatieonderzoek uit 1975-1977 bleken er 217 soorten planten en 68 soorten vogels voor te komen.
Het terrein wordt sinds de vijftiger jaren bedreigd met wegaanleg (Herman Heijermansweg). De huidige eigenaar heeft het terrein gekocht als spekulatieobjekt. Hoewel het gevaar voor woningbouw grotendeels geweken is wordt het terrein nog steeds bedreigd door de eigenaar. Hij is niet bereid om een cent uit te geven aan het beheer van het gebied.
De iepenlaan wordt zoals alle iepen bedreigd door de iepenziekte. Gelukkig wordt deze laan ieder jaar door de gemeente Zandvoort nagekeken op iepziekte. Over dit gebied zijn twee uitgebreide brochures verschenen te weten Groenboek Kostverlorenpark (inventarisatieverslag) en Houden wij het groen (beleidsnota).



Visserspad.

eigenaar : Staatsbosbeheer
terreingrootte : ca. 65 ha.
bestemming geregeld in : voorbereidingsbesluit „Natuur- en rekreatiegebieden"
beschrijving : wij rekenen hieronder de strook duinterrein ten zuiden van de spoorlijn Zandvoort-Overveen en tevens de strook grond van Staats Bosbeheer langs het Boogkanaal. De strook langs de spoorlijn heeft in het verleden ernstig te lijden gehad van een veel te hoge rekreatiedruk. Na aankoop door Staats Bosbeheer is onder verantwoordelijkheid van Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland een fietspad aangelegd van de Sophiaweg tot de Zandvoortselaan. Tevens wordt er vanaf die tijd een beheer gevoerd. Voor het deel langs de spoorlijn zou de aantasting door het fietspad kunnen opwegen tegen het feit dat er nu een beheer gevoerd wordt en de meeste rekreanten zich nu over het fietspad verplaatsen. In dit licht bezien denken wij dat er geen onoverkomelijke bezwaren zijn tegen doortrekking van dit fietspad naar Overveen. Over het aangelegde deel langs het Boogkanaal zijn wij minder verheugd. Dit ondanks de relatief nette wijze van aanleg. Dit terrein was voorheen een rustgebied met een zeer gave vegetatie. Er is door aanleg een doorsnijding tussen de golfbanen en het Koningshof gekomen. Naast de verstoring van het rustgebied is het aannemelijk dat de vegetatie achteruit zal gaan door de openlegging van dit zeer gave terrein. Helaas maken gedane zaken geen keer en wij hopen dat onze vrees niet bewaarheid zal worden. Het zou doodzonde zijn als er een situatie zou ontstaan die vergelijkbaar is met deze van het fietspad Zandvoort-Noordwijk waar tussen de rasters van de omringende natuurgebieden de vegetatie van de berm geheel verpletterd is.

Golfbanen

eigenaar : Kennemer Golf en Country Club
terreingrootte : ca 75 ha
bestemming geregeld in : Voorbereidingsbesluit „Natuur en rekreatiegebieden"
beschrijving : Dit terrein bestaat uit een 15 tal grotere en wat kleinere golflinks te midden van een groot duinterrein. Het terrein rond deze banen ziet er zeer gaaf uit. Tot nu toe hebben wij onvoldoende gegevens om een gefundeerd oordeel te kunnen geven van de natuurlijke rijkdom van dit terrein. Het westelijk deel van het terrein wordt bedreigd door de aanleg van de Herman Heijermansweg.

Het Kraansvlak

eigenaar : Provincie Noord-Holland
terreingrootte : 350 ha
bestemming geregeld in : Voorbereidingsbesluit „Natuur- en rekreatiegebieden"
beschrijving : Dit zeer gave duinterrein is sinds kort in handen van de overheid en wordt beheerd door de Provinciale Waterleiding bedrijf Noord-Holland. Helaas is de jacht tot het jaar 2000 verpacht aan de vorige eigenaar. Doordat het terrein afgesloten is voor het publiek ziet het er zeer gaaf uit. Het terrein wordt bedreigd door de aanleg van fietspaden die het terrein zullen openleggen. Bovendien wil de provincie het in de toekomst gaan gebruiken als infiltratiegebied. De afgelopen paar jaar heeft het westelijk deel ernstig te lijden gehad van illegale rioolwaterlozingen van de gemeente Zandvoort.

Gemeente Duinterrein

eigenaar : Gemeente Zandvoort
terreingrootte : 250 ha
bestemmingsplan geregeld in : Voorbereidingsbesluit „ Natuur- en rekreatiegebieden".
Beschrijving : Dit terrein is te splitsen in :

- Noorderduinen
  Zes jaar geleden troffen wij hier nog zeer goed ontwikkelde kruipwilgstruwelen aan waarin o.m. rondbladig wintergroen voorkwam. Sinds het gereedkomen van de wijk Nieuw-Noord en met name de flats aan de Keesomstraat is het terrein echter sterk achtertuigegaan. De betreding is nu zeer intensief geworden en door uitblijven van beheer is het terrein ernstig verloederd. Bovendien wordt het terrein bedreigd door uitbreiding van het volkstuinenkompleks.
- Circuitduinen
  Van oorsprong is dit een waardevol gebied. Door aanleg en eksploitatie van racebaan, rioolwatervijvers, illegale teellandjes en het ontbreken van een beheer is dit terrein echter ernstige schade aangebracht. Toch is de waarde ervan nog erg hoog. Wij verwijzen u hiervoor naar het rapport "Onderzoek naar de natuurlijke gesteldheid Circuitterrein Zandvoort" van de Prov. Plan. Dienst.
- Campingduinen
  In dit duinterrein staan een groot aantal karavans en een aantal tot zomerhuisjes verbouwde bunkers. De biologiese waarde van het terrein is ons onvoldoende bekend om hierover een gefundeerd oordeel te geven.

Vijverpark

eigenaar : Gemeente Zandvoort
terreingrootte : ca 8 ha.
bestemming geregeld in : Voorbereidingsbesluit „Natuur en rekreatiegebieden".
beschrijving : een rekreatief duinpark met vijver en manege. De biologiese waarde is ogenschijnlijk niet echt hoog maar onderzoek hiernaar is bij ons niet bekend.

Middenduin

eigenaar : Gemeente Bloemendaal.
terreingrootte : 148 ha.
bestemming : voorbereidingsbesluit "Natuur- en rekreatiegebieden".
beschrijving : Het gebied omvat de landgoederen Duinlust, Middenduin en Kemperduin. Het sterk geaccidenteerde duinterrein bezit een grote landschappelijke afwisseling.

Noordzeekust.

eigenaar : Gemeente Zandvoort (voorzover binnen gemeente-grenzen)
terreingrootte : ca. 180 ha (voorzover binnen gemeentegrenzen)
bestemming geregeld in : Voorbereidingsbesluit „Natuur- en rekreatiëgebieden".
beschrijving : Wij rekenen hieronder de zee, het strand en de eerste duinerij.
Het lijkt ons niet zo zinvol om een beschrijving te geven van het zee leven. Bedreigingen als verontreiniging spelen zich op grote schaal af en het is de vraag in hoeverre de Zandvoortse overheid dit kan tegengaan. Een goed rampenplan is echter het minste wat wij van onze gemeente mogen verwachten.
De duinen vlak achter het strand worden beheerd door het Hoogheemraadschap Rijnland. Vooral bij circuit en naaktstrand heeft de eerste duinenrij veel te lijden van door rekreanten veroorzaakte erosie.

HOOFDSTUK 4
WONINGBOUW

4.1 Uitgangspunten

In de sterk verstedelijkte randstad, waarvan Zandvoort deel uitmaakt, vormen de duinen langs de kust een gebied met grote waarden voor het natuurbehoud. Daarnaast zijn de duinen ook van groot belang voor waterwinning en rekreatie. Door deze laatste aktiviteiten zijn de Nederlandse duingebieden reeds aanzienlijk aangetast. Daarnaast zijn door verstedelijking in het verleden reeds grote duingebieden verloren gegaan; in de afgelopen eeuw ongeveer 3000 ha (Bakker e.a. 1979). De toename van het ruimtegebruik vertoonde hierbij een steeds snellere (eksponentiële) groei tot aan het begin van de zeventiger jaren (zie fig. 4).
Het is duidelijk dat een dergelijke ontwikkeling niet kon doorgaan. Om de waterwinbelangen veilig te kunnen stellen zijn voldoende brede bufferzones tussen Zandvoort en de waterwingebieden van het Gemeentelijk Waterbedrijf van Amsterdam en Provinciaal Waterbedrijf Noord-Holland noodzakelijk. Daarnaast zijn deze duingebieden ook voor de rekreatie en het natuurbehoud van groot belang. Om die redenen besloot de toenmalige minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening in 1975 dat het Zandvoortse stedelijke gebied zich niet verder mocht uitbreiden, en Zandvoort dus ook niet als groeikern in aanmerking kon komen. De provincie sloot hierbij aan door in 1977 de maksimale grootte van de bebouwde kom van Zandvoort vast te stellen. Uit fig. 4 blijkt duidelijk het effekt van deze beslissingen : sinds die tijd is het sterk toenemende ruimtegebruik van Zandvoort bijna tot stilstand gekomen.
Gezien de in het geding zijnde belangen, menen wij dat de aanwijzing van de Minister, dd. 4 april 1975 t.a.v. de grenzen van de bebouwde kom strikt moet worden gehanteerd, omdat alleen dan een verdere verstedelijking kan worden voorkomen. Dit betekent, dat alleen binnen de bebouwde kom zoals aangegeven door G.S., dd. 22 februari 1977, nog woningen kunnen worden gebouwd (zie fig. 5). Dit is o,i, goed mogelijk zonder de leefbaarheid van Zandvoort aan te tasten; de bruto bouwdichtheid *) binnen het aanwijzingsgebied van G.S. is slechts 26 won/ha hetgeen laag is (landelijke norm voor middel grote plaatsen 31-36 won/ha, Udo de Haes 1979). Door nog eens 1000 woningen binnen dit aanwijzingsgebied te bouwen wordt de bruto bouwdichtheid ongeveer 30 won/ha, hetgeen niet hoog te noemen is.
Wat het door de minister genoemde maksimale aantal inwoners voor Zandvoort van 18000 betreft zijn geen problemen te verwachten. Uit de Struktuurstudie blijkt, dat door de toenemende vergrijzing en het zeer lage geboorteoverschot van de Zandvoortse bevolking eerder een daling dan een stijging van het aantal inwoners te verwachten is.

Een tweede belangrijk gegeven i.v.m. de woningnood is de aanwezigheid van het circuit, waarop de wet Geluidhinder van toepassing is. Het door het circuit veroorzaakte geluid tijdens races valt onder de kategorie industrielawaai, waarvoor een maksimaal toelaatbare grenswaarde geldt van 50 dB(A) voor nieuwe bouwlokaties, met een ontheffingsmogelijkheid tot maksimaal 55 dB(A), te verlenen door G.S. (PPC 1980, Circulaire industrielawaai 1979). Voor reeds bestaande situaties kan een tijdelijke ontheffing worden verleend tot ten hoogste 75 dB(A). Er moeten dan wel geluidswerende maatregelen

*) het gaat hier om een bouwdichtheid, waarbij ook straten, scholen en andere op... re gebouwen zijn meegerekend in het bebouwde opp., maar eksklusief de begraafplaats en het industrieterrein; het is dus in feite een semi-bruto-bouwdichtheid.

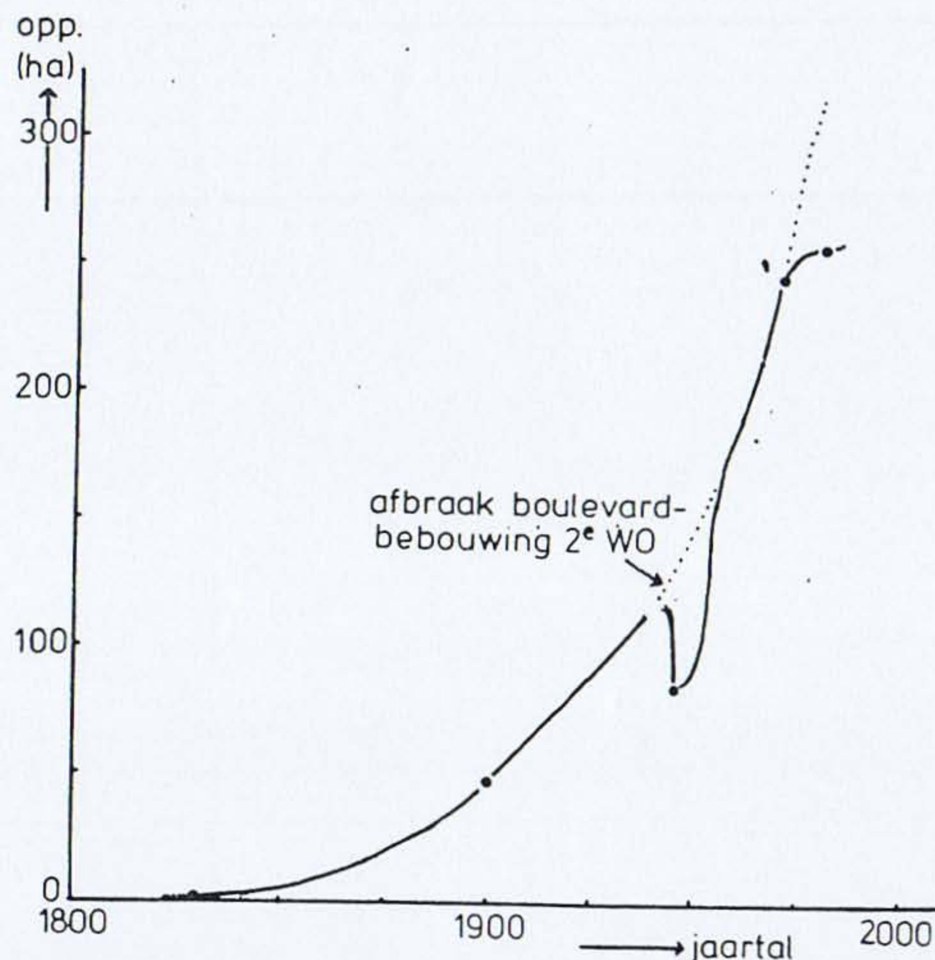


Fig 4: De toename van het oppervlak van de Zandvoortse bebouwde kom tijdens de 19e en 20e eeuw. Het exponentiële groeipatroon wordt in de tweede Wereldoorlog door toedoen van de bezetter tijdelijk onderbroken. In 1975 grijpt de Minister in met als resultaat een stabilisatie van het ruimtegebruik.

worden genomen, zodat binnenshuis de grenswaarde van 35 dB(A) niet wordt overschreden. Uit de struktuurstudie blijkt dat voor een aanzienlijk deel van Zandvoort niet aan de geluidshindernormen wordt voldaan. (zie figuur 5). Een studie van de Interdepartementale Commissie Geluidshinder (1978) geeft een nog ongunstiger beeld. Er is dan ook geen enkele reden om aan te nemen dat de Provincie zich soepel zal opstellen; eerder zal worden aangedrongen op sanering (d.w.z. sluiting circuit). We moeten dus uitgaan van een maksimaal toelaatbare geluidshindergrens van 50 dB(A); misschien 55 dB(A).

4.2 De bouwmogelijkheden

Bij het lezen van de struktuurstudie blijkt tot onze verbazing, dat de ministeriële aanwijzing wel wordt genoemd, maar verder geheel wordt genegeerd bij de inventarisatie van open plekken, waar gebouwd zou kunnen worden. De gemeente heeft in de struktuurstudie dan ook heel wat meer bouwlokaties opgenomen, dan er in werkelijkheid beschikbaar zijn. Anderzijds heeft men blijkbaar niet de moeite genomen de kleinere bouwlokaties binnen Zandvoort systematies te inventariseren; deze worden samengevat onder de vage term "kleine lokaties' zonder ze verder in de Struktuurstudie aan te geven. Wij trachten dit gat op te vullen. Rekening houdend met de ministeriële en provinciale aanwijzingen, zijn er in principe de volgende lokaties beschikbaar (zie ook fig. 5):

1) De in de struktuurstudie genoemde grotere bouwlokaties A, B, C, E, F, G, H, N en een klein deel van P 1. (Het is uitgesloten, dat er gebouwd kan worden op de lokaties K, L, het groote deel van P 1, P 2 t/m P 4, R 1 en 2, S 1 t/m 4 en T1 en 2, omdat deze buiten het aanwijzingsgebied van G.S. gelegen zijn. Dit geldt eigenlijk ook voor de lokaties D en M; woningbouw willen wij echter niet geheel uitsluiten in het uiterste noodgeval, omdat hier gesproken kan worden van een afronding van de bebouwde kom. In het verdere kommentaar zullen wij deze lokaties echter niet verder in de beschouwingen betrekken).

2) Een aantal kleinere lokaties in de bebouwde kom van Zandvoort (Werkgroep Huisvesting Zandvoort 1980) :

1. Burg. van Alphenstraat 33, waar de oude Karel Doormanschool al jaren leeg staat.
2. Stationsstraat 11, Monopole, ooit uitgaanscentrum, nu slooprijp.
3. Stationsstraat 17, La Mer, een oude bar-dancing annex hotel, slooprijp.
4. Hogeweg 16-22, oude,deels onbewoonde panden, die verkrotten.
5. Hogeweg 80-82, waar 'Sterre der Zee' stond, reeds gesloopt.
6. Brederodestraat 1, een oude inmiddels gekraakte villa.
7. Brederodestraat 15, hier stond de inmiddels gesloopte Julianaschool
8. Troelstrastraat 62, vroeger stond hier 'Sonnewende'.
   Dit in 1959 gebouwde, in goede staat verkerende pand is in augustus 1980 gesloopt.
9. Friedhoffplein, nu parkeerplaats.
10. Gerkestraat 20, hotel 'De Schelp'.
11. Quarles van Uffordlaan, de inmiddels gesloopte boswachterswoning van het Kostverlorenpark.
12. Linnaeusstraat, jeugdcentrum 'De Nachtuil' en de oude Rooms-katholieke kerk. Deze strook grond is al ruim 10 jaar gereserveerd voor de aanleg van een verlengde Herman Heijermansweg. Omdat o.i. de noodzaak van aanleg hiervan niet is aangetoond (nader te bespreken in hoofdstuk 7), kunnen er woningen worden gebouwd. Mogelijk ontstaan er beperkingen door de aanwezigheid van de begraafplaats (begrafeniswet).
13. Herman Heijermansweg, mits deze niet wordt verlengd kunnen er enkele woningen worden gebouwd.

Uitgaande van de gegevens van de Struktuurstudie over de aantallen te bouwen woningen per lokatie, en ervan uitgaande dat er ongeveer 120 woningen op de genoemde kleine lokaties kunnen worden gebouwd, blijkt het maksimaal haalbare nieuwe woningen in Zandvoort ongeveer 900 te zijn (zie tabel 4.1). Het in de Struktuurstudie genoemde aantal woningen kan dus met de gegeven bouwlokaties en woningdichtheden niet worden bereikt. Om het aantal woningen wèl te kunnen realiseren moeten de bouwdichtheden zo'n 10-20% worden opgevoerd. Of dit haalbaar is bij de uitwerking van gedetailleerde bouwplannen is twijfelachtig; de nu geplande bouwdichtheden zijn al vrij hoog (zie tabel 1) in vergelijking met de normen voor kleine steden van 40-60 won/ha voor stadsvernieuwing (Udo de Haes 1979).

tabel 1 Lijst van mogelijke bouwlokaties, aantallen woningen, bouwvorm en bouwdichtheden binnen de door G.S. aangegeven bebouwde kom

Lokaties met aantallen woningen		bouwvorm*	bouwdichtheid$
circuit verdwijnt (geen geluidsnorm)	circuit blijft (55dB(A)-norm)		(won/ha)
A/B : 120-160	–	H	48-64
C : 120-180	–	H	48-72
E : 50	–	H	100
F : 120-150	–	L	40-50
G : 120-180	–	H/L	40-60
H : 50	–	L	50
N : 20	N : 20	L	67
kl.klok : 120	kl.lok. : 120	H/L	?
totaal : 720-910	totaal : 140		

*) H : hoogbouw, L : laagbouw
$) de bouwdichtheden zijn meestal netto; soms zijn ze echter ook semi-netto i.v.m. eveneens aan te leggen straten (grote bouwlokaties).

Een tweede ingrijpende beperking wordt opgelegd door de aanwezigheid van het circuit i.v.m. de wet Geluidhinder. Zoals reeds gezegd in het voorgaande hoofdstuk is bouwen mogelijk bij een grenswaarde van ten hoogste 55 dB(A). Dit betekent dat bij handhaving van het circuit alleen een aantal kleine bouwlokaties en de lokatie N kunnen worden gebruikt, goed voor ongeveer 140 woningen. Onduidelijk is dan ook nog welke gegevens het meest betrouwbaar zijn : die van fig. 5.3-a uit de Struktuurstudie, of die van de Interdepartementale Commissie Geluidshinder (1978). Terecht meent de PPC in haar kommentaar op de Struktuurschets (1980) dat geen onderscheid kan worden gemaakt tussen 'representatieve' en andere races. terwijl ook de 55 dB(A)-grens in Zandvoort nog moet worden bepaald. Een noodzakelijk nieuw onderzoek zou wel eens tot een aanzienlijk ongunstiger beeld t.a.v. de geluidshinder kunnen leiden.
Uit bovenstaande kunnen een aantal belangrijke konklusies worden getrokken :

a. Er mag alleen gebouwd worden binnen de door G.S. aangegeven bebouwde kom. Op grond van de haalbare bouwdichtheden betekent dit een maksimum van 910 woningen door alle beschikbare bouwlokaties te gebruiken.
b. Om deze 910 woningen te kunnen bouwen is sluiting van het circuit absoluut noodzakelijk.

c. Handhaving van het circuit heeft vele nadelen. Er kunnen dan ten hoogste 140 woningen worden gebouwd, en voor de reeds bestaande woningen moeten kostbare geluidswerende voorzieningen worden getroffen.

Volgens de Struktuurstudie zou met alle vijf genoemde modellen een aantal van 1000 woningen haalbaar zijn. In het licht van de hierboven geformuleerde konklusies zien deze modellen er echter heel wat minder veelbelovend uit dan de gemeente Zandvoort wil doen geloven (zie tabel 2). Model 2a blijkt bijna tot het best haalbare woningbouwresultaat te leiden; de andere modellen bieden aanzienlijk minder bouwmogelijkheden. Dit geldt met name voor model 1, het enige model waarin het circuit wordt gehandhaafd. De suggestie in de struktuurstudie, dat er desondanks 920-1220 woningen gebouwd zouden kunnen worden vormt wel een erg schril kontrast met de werkelijkheid!

tabel 2 Realiseerbare aantallen woningen in de modellen van de Struktuurstudie Zandvoort. Tussen haakjes staan de aantallen woningen aangegeven zoals in de Struktuurstudie.

model 1	model 2a	model 2b	model 2c	model 2d
N : 20 d.v. 90	A/B : 120-160 C : 120-180 E : 50 F : 120-150 G : 120-180 H : 50	A/B : 120-160 E : 50 F : 120-150 G : 120-180 H : 50 d.v. : 120	A/B : 120-160 C : 120-180 E : 50 H : 50 d.v. : 120	A/B : 120-150 C : 120-180 E : 50 H : 50 N : 20 d.v. : 120
tot.: 110 (920-1220)	tot. : 700-890 (900-1170)	tot. : 580-760 (1100-1270)	tot. : 460-560 (820-1000)	tot. : 530-570 (970-1320)

d.v. : diverse kleine bouwlokaties.

Het Zandvoortse bestuur zal zich dit moeten aantrekken.
Een apart probleem is de rekreatieve trekker, die er in de modellen 2a t/m d zou moeten komen als kompensatie voor het te verdwijnen circuit. In de Struktuurstudie blijft men vaag over wat men hiermee bedoelt (zomerhuisjes, een pretpark, hotels, een kamping ?). Als deze rekreatieve trekker buiten de bebouwde kom wordt gepland (modellen 2a, c, d), dan zijn er slechts beperkte mogelijkheden. Vakantiehuisjes of andere grote rekreatieve bouwprojekten zijn in ieder geval uitgesloten op grond van de ministeriële en provinciale aanwijzing t.a.v. de bebouwde kom. Het ligt dus voor de hand, dat een rekreatieve trekker noodzakelijkerwijs ten koste gaat van woningbouwlokaties, wat wij onaanvaardbaar vinden.

4.3. De uitvoering van bouwplannen

Door het sociografies bureau "De Meerlanden" is een studie gedaan naar de woningbehoefte in Zandvoort (1978). Hieruit blijkt dat reeds een aanzienlijk tekort van ruim 300 woningen bestaat. Het is dan ook belangrijk dat zo snel mogelijk met een bouwprogramma wordt begonnen. In hoeverre dit mogelijk is, hangt vooral af van de volgende vragen :

- Hoe snel kan het circuit worden gesloten ? Het gaat hierbij vooral om het beschikbaar komen van de grote bouwlokaties.
- Hoe snel kan de gemeente gronden van bouwlokaties verwerven tegen een redelijke prijs, voor zover deze gronden nog niet in gemeentelijk bezit zijn ? Het gaat hierbij vooral om kleine bouwlokaties.
- Hoe snel kunnen allerlei bestuurlijke procedures worden afgerond ? Het betreft met name de procedures voor een Struktuurplan en de bouwplannen.

Wat het circuit betreft kan het kontrakt met de Cenav met een jaar opzegtermijn tussentijds worden beëindigd omdat het algemeen belang dit vereist. Al vóór dit is gebeurd, kan met voorbereiden van bouwplannen voor de grote bouwlokaties worden begonnen. Deze zijn bijna allemaal in het bezit van de gemeente, behalve de lokatie A en B (eigenaar is de N.S.). De sportvelden op de lokaties F en G zullen eerst moeten worden verplaatst (naar het circuitterrein).
Voor de kleine bouwlokaties is de situatie veel ongunstiger. Alleen de lokaties 1, 4, 9, 12 en 13 zijn in bezit van de gemeente. De andere terreinen hebben partikuliere eigenaren, waarvan een aantal om redenen van grondspekulatie of eigen bouwplannen hun bezit niet voor sociale woningbouw *) beschikbaar willen stellen. In die gevallen kan de uitvoering van bouwplannen nog vele jaren op zich laten wachten.
Duidelijk is evenwel dat hoe dan ook niet aan alle woonwensen kan worden voldaan. Door echter voorrang te geven aan mensen die inwoner en/of ekonomies gebonden zijn aan Zandvoort en door het tweede woningbezit zoveel mogelijk terug te dringen (nu zijn er ongeveer 350 tweede woningen in Zandvoort !) is de situatie bepaald niet hopeloos. Een en ander vergt echter wel een zeer voortvarend beleid van de gemeente in de nabije toekomst. Wij dringen er dan ook op aan dat de gemeente haar afwachtende houding laat varen zodat over enkele jaren de eerste bouwprojekten kunnen zijn verwezenlijkt.

*) Uit gegevens van de gemeente Zandvoort (1980) blijkt, dat er ongeveer 600 woningzoekenden zijn, met name jongeren, toekomstige echtparen en jonge gezinnen. Er is daarom vooral behoefte aan sociale woningbouw (zie ook tabel nr. 3)

Tabel 3: Overzicht van de aantallen ingeschreven woningzoekenden in de gemeente Zandvoort, uitgesplitst naar een aantal kategoriën, 4e kwartaal 1979 t/m 3e kwartaal 1980 (Gemeente Zandvoort 1980). Tussen haakjes is het procentuele aandeel van iedere kategorie in het totaal aantal woningzoekenden vermeld.

jaar	1979	1980		
kwartaal	4e	1e	2e	3e
kategorie:				
gezinnen met meer dan 2 kinderen	14(3)	21(4)	24(4)	26(4)
gezinnen met 2 kinderen	54(11)	57(11)	67(11)	67(11)
gezinnen met 1 kind	37(8)	42(8)	46(8)	46(8)
gezinnen zonder kinderen	86(17)	83(16)	96(17)	106(18)
aanstaande echtparen	108(22)	131(25)	143(24)	146(24)
alleenstaanden boven 65 jaar	21(4)	25(4)	24(4)	22(4)
alleenstaanden beneden 65 jaar	173(35)	168(32)	187(32)	186(31)
totale aantallen	493	527	587	599

HOOFDSTUK 5

DE VRIJ TOEGANKELIJKE DUINTERREINEN RONDOM ZANDVOORT

5.1 Het circuitterein.

Zoals reeds uit hoofdstuk 4 gebleken is, kan de aanwezigheid van het circuitterrein nauwelijks los worden gezien van de woningbouwproblemen in Zandvoort. Hierbij speelt niet alleen de lawaai-overlast een rol, maar ook het gegeven dat het circuitterrein een bufferfunktie vervult tussen Zandvoort en het natuur- en waterwingebied Kraansvlak. Het terrein heeft echter door het ongekontroleerde gebruik ernstig te lijden gehad. Als belangrijkste negatieve invloeden kunnen worden genoemd :

- Door de aanwezigheid van het circuit is er veel betreding van duinen en taluds, met erosie en achterblijven van zwerfvuil als gevolg. Bovendien zijn stukken van het terrein vergaand vergraven bij de aanleg van de racebaan, parkeerplaatsen en de slipschool.
- De rioolzuiveringsinstallatie Zandvoort infilteert biologies behandeld afvalwater in grotere en kleinere vijvers in het terrein. Dit zeer voedselrijke water vervuild in toenemende mate het duingebied.
- In het circuitterrein liggen van oudsher vele tuinbouwakkers, die tegenwoordig als volkstuin gebruikt worden. Omdat er echter geen enkele vorm van kontrole is op het gebruik, wordt er illegaal gebouwd (huisjes, stallen), puin en afval gestort, met auto's en traktoren gereden (er geldt een verbod voor motorvoertuigen) en paarden gehouden.
- In het circuit liggen een aantal sportvelden, waarvoor valleien werden geëgaliseerd.

Omdat het terrein steeds is verwaarloosd, is het reeds aanzienlijk gedegenereerd. Uit een onderzoek van de PPD-Noord-Holland (1980) blijkt echter dat het gebied grote herstelmogelijkheden biedt. Het gebruik van het terrein moet dan echter wel ingrijpend worden gesaneerd. Wij zijn het in grote lijnen eens met de plannen die door de PPD hiervoor zijn ontwikkeld. Als belangrijkste punten kunnen dan worden genoemd:

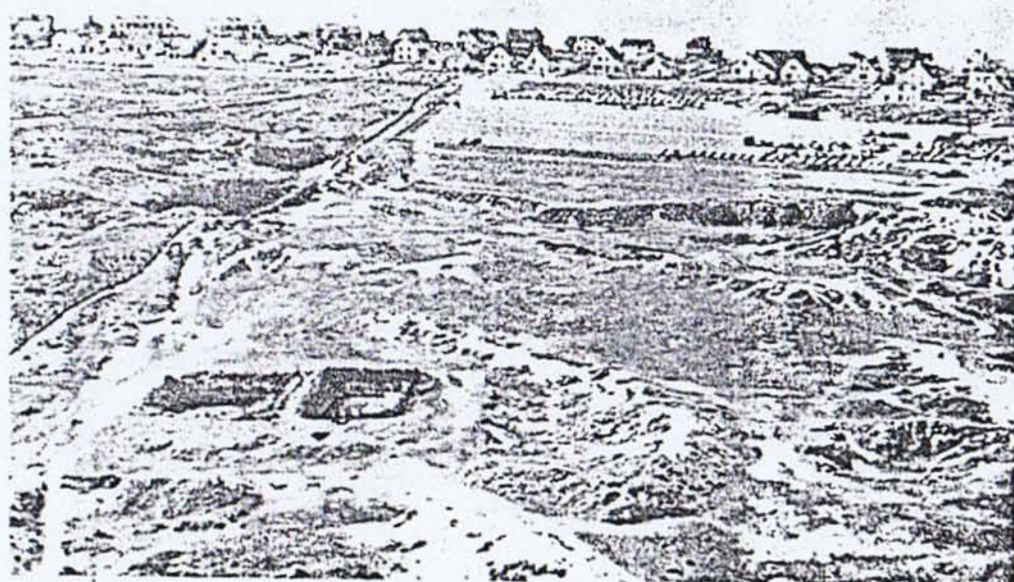
- Beëindiging van de races op het circuit. Behalve van wege de geluidshinder, is dit ook gewenst uit oogpunt van natuurbehoud en milieuhygiëne. Vlak bij het circuit is immers een infiltratieveld gepland van het PWN in het Kraansvlak (PWN 1980).
- De infiltratie van afvalwater zal worden beëindigd, ook vooral met het oog op natuurbehoud en waterwinning. Via een in aanleg zijnde persleiding zal het afvalwater naar boezemwater in het achterland worden gebracht. Enkele vijvers zullen in gebruik blijven voor de berging van hemelwater.
- Het terrein dient zijn bufferfunktie te behouden, en daarom een gemengde rekreatieve en natuurbehoudsfunktie moeten hebben.

Een en ander betekent dat er in de toekomst een gericht beheer gevoerd moet gaan worden, zodat in het duinterrein een herstel van de vegetatie kan optreden. Mogelijk kan een deel van de huidige racebaan worden afgebroken en het natuurlijke reliëf ter plaatse worden hersteld.
Op de plaats van de huidige infiltratievijvers die uit gebruik zullen worden genomen, kunnen nog enige sportvelden worden aangelegd, ter vervanging van velden die in het kader van woningbouw moeten verdwijnen.
Het gebruik van de tuinbouwakkers zal moeten worden gesaneerd. Dit betekent dat ze uitsluitend als volkstuin mogen worden gebruikt, en aan alle andere illegale aktiviteiten een eind dient te worden gemaakt. Alle bouwsels zullen moeten worden gesloopt, en via een op te richten volkstuinenvereniging zal een effektieve kontrole moeten worden ingesteld. Verder kunnen een aantal wandelpaden worden uitgezet, en een fietspad door het circuit worden aangelegd in het kader van een duinfietspadenplan (Roeloffzen en Stevers 1980).

De aanleg van een kamping of andere rekreatieve trekker moet in onze visie bij voorkeur ten westen van het circuitterrein in de zeereep plaatsvinden. Dit wordt in bijna alle modellen ook inderdaad voorgesteld (behalve in model 2a).
In fig. 6 wordt een overzicht gegeven van de inrichtingsmogelijkheden van het circuitterrein, zoals hierboven voorgesteld. Wij menen dat een dergelijk inrichtingsplan deel dient uit te maken van een nader op te stellen Struktuurplan, omdat alleen dan een evenwichtige afweging van alle belangen mogelijk is. Het is dan ook teleurstellend te moeten konstateren dat in de Struktuurstudie geen duidelijke visie op het beheer van het circuitterrein wordt ontwikkeld.

5.2 De overige duinterreinen

Rondom Zandvoort liggen nog een tweetal vrij toegankelijke duinterreinen, die ernstig zijn verwaarloosd en daardoor evenals het circuitterrein in een slechte staat verkeren. Ook deze duingebieden vervullen een bufferfunktie tussen Zandvoort en natuur- en waterwingebieden. Het betreft terreinen aan de oostrand van Nieuw-Noord en aan de zuidgrens van de bebouwde kom van Zandvoort.
Door het ontbreken van een beheer vinden we in deze duingebieden te veel paden en ook erosieplekken, illegale puin- en afvalstorten en zwerfvuil. Door het veelvuldig los laten lopen van honden treedt er bovendien in toenemende mate verrijking van de bodem op. Hierdoor worden de typiese duinplanten verdrongen door soorten als brandnetel en distel.
Deze duinterreinen dienen o.i. een funktie te krijgen als stadsrandpark. Dit houdt in dat in het terrein een aantal paden moet worden uitgezet, en het gebied verder voor betreding zoveel mogelijk moet worden gevrijwaard. De vegetatie kan zich dan herstellen. In het gebied ten oosten van Nieuw-Noord kan, door een afnemende dichtheid van paden naar het oosten een geleidelijke overgang naar natuurgebieden worden verkregen.



HOOFDSTUK 6
HET VERKEER

6.1 Inleiding

In de Struktuurstudie is ruime aandacht besteeds aan de verkeersproblematiek van Zandvoort. Aan het verkeersplan, zoals dit door Goudappel en Coffengh is ontwikkeld, liggen in feite een tweetal stusies ten grondslag :
- een studie m.b.v. verkeerstellingen en een kentekenonderzoek in Zandvoort (-,1980b)
- een studie m.b.v. een komputersimulatiemodel voor het verkeer in de regio Zuid-Kennemerland (-, 1980c)

Wij staan in het algemeen wel positief tegenover de verkeerskundige doelstellingen, zoals deze in de Struktuurstudie zijn geformuleerd. Helaas vinden we in de uitwerking van het verkeersplan weinig van deze doelstellingen terug. Wij betreuren deze gang van zaken ; op grond van het vooronderzoek en de deskundigheid van het onderzoekburo hadden wij iets beters verwacht. Er is dan ook weinig positiefs te zeggen van het verkeersplan. In de nu volgende paragrafen zal noodzakelijkerwijs een nadere analyse worden gegeven van de verkeersproblematiek.
De voorstellen tot verandering van busroetes in Zandvoort vinden wij wel zinvol. Met name de verbeterde verbinding tussen Nieuw-Noord en het centrum is van groot belang. Op topdagen is het busvervoer afhankelijk van een goed funktionerend verkeersplan.
In de nu volgende analyse zal niet nader op het bus- en treinverkeer worden ingegaan, wat het laatste betreft vooral i.v.m. het onafhankelijk funktioneren ervan t.o.v. andere verkeerssoorten. Het nu volgende zal vooral betrekking hebben op de verkeerscirculatie in Zandvoort.

6.2 De huidige verkeerssituatie

Uit de relatiematrix voor het Zandvoortse verkeer, zoals opgesteld m.b.v. het kentekenonderzoek (-, 1980b), blijkt globaal langs welke wegen het lokale en interlokale autoverkeer zich verzameld. Het volgende valt dan op :

a. Het interlokale verkeer dat via de Zeeweg - Zandvoortselaan in of uitgaat, splitst zich in het dorp in een verkeersstroom naar het centrum (Boulevard Barnaart-Engelbert straat, plm. 65%), en een stroom oostwaarts (Burgemeester Van Alphenstraat-Van Lennepweg-Linnaeusstraat, plm. 35%).
b. Het interlokale verkeer van de Zandvoortselaan verdeelt zich over een noordroete (Kostverlorenstraat-Sophiaweg, plm. 30%), een noordwestroete (Kostverlorenstraat-Zeestraat, plm. 10%), en een centrum-zuidroete (Haarlemmerstraat - met een verdere verdeling Grote Krocht, Hogeweg, Brederodestraat, totaal ruim 50%). Een kleine verkeersstroom gaat naar of van zuidoost (Tolweg of C. van de Werffstraat, minder dan 10%).
c. Verder vervullen de meeste van de genoemde wegen ook een belangrijke rol voor het lokale verkeer, samen met de roete Oranjestraat-Haltestraat-Vondellaan.
De fietsers volgen globaal dezelfde roetes als het snelverkeer (verder is er een fietspad tussen spoorlijn en de begraafplaats). In het normale dagelijkse verkeer schept deze situatie op een aantal plaatsen problemen, o.a. op het kruispunt Tolweg-Zandvoortselaan-Kostverlorenstraat, in de smalle Kostverlorenstraat en Zeestraat, en op het Grote Krocht-Raadhuisplein (hier voor al 's zaterdags). Het aantal knelpunten is op normale dagen echter relatief gering.
Grote problemen ontstaan er op dagen met mooi weer, als een grote toeristenstroom naar Zandvoort op gang komt; het betreft een beperkt aantal dagen per jaar, vooral in de periode mei-september. Er vormen zich dan lange files in en buiten Zandvoort tot in Bentveld en Overveen toe. Uit de studies van Goudappel en Coffengh blijkt, dat deze files vooral ontstaan als gevolg van een gebrek aan parkeerplaatsen in Zandvoort voor de enorme aantallen bezoekers. Hierdoor slibt het gehele wegennet dicht met auto's. Uit het onderzoek is gebleken dat de kapaciteit van het wegennet op zich wel voldoende is om de verkeersinstensiteiten op topdagen te kunnen verwerken.
Een en ander leidt op topdagen tot chaotiese, en daardoor gevaarlijke verkeerssituaties voor voetgangers en fietsers in Zandvoort. Bovendien wordt Zandvoort onbereikbaar voor het openbaar vervoer (bussen) en nooddiensten (politie, brandweer, ambulances), omdat deze klem staan in de lange files. Verder geeft het verkeer op topdagen ook veel overlast voor de Zandvoortse bewoners (stank, geluidsoverlast, onveilige situaties.
Het is duidelijk dat er behoefte is aan een beter circulatieplan voor de topdagen; op normale dagen funktioneert de huidige situatie redelijk.

6.3 Het verkeersplan.

In het verkeersplan wordt geheel voorbijgegaan aan een evenwichtige afweging van de belangen van de verschillende groepen verkeersdeelnemers, terwijl men zich evenmin bekommert om de overlast die inwoners van Zandvoort kunnen ondervinden van het verkeer. Het gemaakt plan is immers uitsluitend afgestemd op topdagen met zeer veel rekreatief autoverkeer in Zandvoort. Om de achterliggende ideeën en achtergronden, die aan dit verkeersplan ten grondslag liggen te kunnen begrijpen, is een bestudering van de Struktuurstudie onvoldoende. Hierin durft men blijkbaar niet duidelijk voor de eigen visie uit te komen, maar vertroebelt men het geheel door uitsluitend mooie doelstellingen te vermelden, die men dan verder negeert. Een nadere bestudering van de studies van Goudappel en Coffengh (-, 1980b en -, 1980c) maakt echter een hoop duidelijk.
Goudappel en Coffengh ziet Zandvoort als één groot parkeerdistrikt dat men op topdagen zo snel mogelijk wil laten volstromen met auto's. Om dit mogelijk te maken, acht men het noodzakelijk de verkeersstromen zoveel mogelijk te konsentreren op een hoofdwegennet, met ertussen verkeersluwe parkeergebieden. Hierbij wil men zoveel mogelijk gebruik maken van het reeds bestaande wegennet; daarnaast vindt men echter de aanleg van een verlengde Heijermansweg door het golfterrein noodzakelijk, om het verkeer ook om de bebouwde kom heen te kunnen leiden.
Verder wil men alle beschikbare parkeerplaatsen legaliseren. Gezien de huidige situatie zal dit echter nauwelijks een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen tot gevolg hebben. Er is dus geen enkele reden om aan te namen dat er werkelijk iets verbetert in verkeerstechnies opzicht; zodra Zandvoort vol is slibt het wegennet weer dicht, met opnieuw lange files en alle nadelen die daarbij horen als resultaat. Deze files moeten zich weer net als vroeger een weg door Zandvoort worstelen.
Wij verbazen ons erover dat men dit wil doen voorkomen als een verbetering. In feite wordt de situatie met het nieuwe verkeersplan alleen maar beroerder. Hiervoor zijn een aantal redenen te noemen.

a. Het nieuw te vormen hoofdwegennet (zie fig. 8) kan alleen worden verkregen door dure verkeerstechniese werken uit te voeren. Duidelijk is dat het kruispunt Zandvoortselaan-Heijermansweg ingrijpend moet worden veranderd. Bovendien zal het verkeer op de een of andere manier uit de verkeersluwe gebieden moeten worden geweerd, omdat hiermee het plan staat of valt. Dit betekent dan aanleg van verkeersdrempels, woonerven, en eenrichtingsverkeer. Het zal veel geld kosten om al deze wegrekonstruktie te laten uitvoeren, en er moet een kostbare nieuwe weg worden aangelegd. Eveneens van belang is het dagelijks ongemak voor de Zandvoortse inwoners, dat met de nieuwe situatie ontstaat. Is dit allemaal wel zo nodig voor een klein aantal topdagen in een jaar ?

b. Wij betwijfelen trouwens of het gepresenteerde hoofdwegennet wel zo bruikbaar is voor het snelverkeer. Wij denken hierbij o.a. aan de smalle Prinsesseweg en Koninginneweg, die niet zijn ingericht voor de hen toebedachte funktie. Bovendien vrezen wij het ontstaan van sluiproetes. Men kan de Zeestraat en het westelijke deel van de Kostverlorenstraat wel uit gebruik nemen als verzamelweg, maar het ligt wel erg voor de hand om via deze roete naar het centrum te gaan. Evenzo zal de roete Oranjestraat-Haltestraat-Vondellaan als roete vanuit het centrum voor lokaal verkeer ook wel populair blijven. Het nieuwe hoofdwegennet is duidelijk uitgebreider dan het huizige verzamelwegennet ; met de genoemde sluipwegen wordt het nog groter. Hierdoor dreigt het idee van hoofdwegen met ertussen stilte-gebieden te worden uitgehold. Daarnaast treedt in verkeerstechniese zin ook een verdubbeling van de hinder op. Op de nieuwe hoofdwegen is weliswaar de verkeersintensiteit wat meer gespreid, en dus minder, maar dit betekent niet dat voor de omwonenden de geluidshinder als minder wordt ervaren.

c. Nog een probleem ontstaat doordat de fietsroetes door Zandvoort over de oude verzamelwegen worden gepland. Hierdoor ontstaan veel plaatsen, waar fietsroetes en hoofdverkeerswegen elkaar kruisen, en verkeerssoorten dus in konflikt raken. In fig. 8 wordt een beeld gegeven van alle aanwezige konfliktpunten. Vergelijking met fig. 7 leert dat dit er veel meer zullen zijn dan nu.
Illustratief is dat het fietsverkeer van de Zandvoortselaan dat op weg is naar het centrum maar liefst 3 maal kruist met het hoofdwegennet. Ook een fietspad over de trambaan of het Visscherspad verbetert deze situatie niet of nauwelijks. In de huidige situatie is de fietser beter af, omdat hij gewoon met de autostroom meerijdt.
Voor de fietser is het nieuwe verkeersplan dan ook duidelijk een verslechtering, terwijl er voor het autoverkeer ook geen duidelijke verbetering optreedt. De nieuwe fietsroetes betekenen niet meer dan rommelen in de marge.
Ook de voetgangers hebben weinig heil van het verkeersplan te verwachten. Door de keuze voor een hoofdwegennet ontstaan barrières in het sociaal verkeer van en naar kinderrijke buurten (Heijermansweg-Linnaeusstraat) en van en naar scholen en winkelcentra (Koninginneweg).

d. De verkeerstechniese voordelen van de verlengde Heijermansweg zijn nihil. Men beweert dat nu de file i.p.v. in de bebouwde kom, nu erbuiten blijft. Dit is echter maar ten dele waar : nog steeds liggen er ongeveer 210 woningen langs de geplande roetes Heijermansweg-Linnaeusstraat-Vondellaan (roete Zandvoortselaan-Kostverlorenstraat -Sophiaweg-Van Lennepweg-Vondellaan, ongeveer 310 woningen. Gezien alle andere nadelen en de natuurbehoudsaspekten, die hieraan nog zitten, wordt de problematiek rond de verlengde Heijermansweg in het volgende hoofdstuk apart behandeld.

Ondanks het feit dat het verkeersplan is afgestemd op de topdagen, vindt men het plan ook voor de normale dagen noodzakelijk. Dit hangt mede samen met de eventuele bouw van 1000 woningen in de nabije toekomst. Hierbij wordt dan verondersteld dat de toename van het verkeer gelijke tred zal houden met de toename van het aantal woningen.
Wij betwijfelen dat dit het geval zal zijn om een aantal redenen :
- het aantal inwoners van Zandvoort zal in de komende jaren dalen, i.v.m. het negatieve geboorte-overschot en een toenemende vergrijzing van de bevolking (-, 1976).
- de verplaatsingsbehoefte zal waarschijnlijk ook niet toenemen omdat er voor Zandvoorters in de bebouwde kom gebouwd moet gaan worden (zie ook hoofdstuk 4).

Omdat het huidige wegennet ruim voldoende kapaciteit heeft voor het bestaande verkeersaanbod, en dit in de toekomst waarschijnlijk nauwelijke zal groeien, zien wij de noodzaak van meer wegen niet in, ook niet als er in de toekomst 1000 woningen in Zandvoort worden gebouwd.

6.4 Een alternatief

Uit het voorgaande is gebleken, dat het verkeersplan veel nadelen en nauwelijks voordelen biedt. Toch zijn de doelstellingen goed bruikbaar voor een verkeersplan. Dit geldt ook voor het idee dat Zandvoort als één parkeerdistrikt moet worden benaderd. Wij menen, dat bij het opstellen van een verkeersplan de volgende punten van belang zijn :

a. Evenals Goudappel en Coffengh zijn wij van mening dat op topdagen Zandvoort zo snel mogelijk moet volstromen met auto's.

b. Wij menen echter dat dit goed mogelijk is over het bestaande verzamelwegennet. Dit net korrespondeert weliswaar voor het grootste deel met de fietsroetes, maar geeft de minste konfliktpunten.

c. De konfliktsituaties met fietsers kunnen ten dele verholpen worden door aanleg van een aantal nieuwe fietspaden. Het gaat om een fietspad over de oude trambaan, in kombinatie met een verdere wegbewijzering voor fietsers over de Prinsesseweg en de Schoolstraat (alleen de kruising Kostverlorenstraat-Zandvoortselaan-Tolweg blijft over als konfliktpunt). Ook de aanleg van een fietspad vanaf het Visscherspad over de spoorlijn, via Nieuw-Noord en over het circuitterrein naar de Boulevard Barnaart/ Zeeweg verbetert de situatie voor fietsers, die naar het strand willen. Bovendien ontstaan er twee noodroetes naar Nieuw-Noord (mits de fietspaden breed genoeg zijn). In fig. 9 wordt een overzicht gegeven.

d. In plaats van een zoveel mogelijk uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen in Zandvoort, is een beperking tot een bepaald aantal gewenst, zodat er geen onaanvaardbaar grote overlast ontstaat voor de Zandvoortse bevolking, Zodra de parkeerruimte vol is, zou Zandvoort moeten worden afgesloten voor auto's d.m.v. slagbomen aan de rand van de bebouwde kom. Alleen nooddiensten (brandweer, politie, ambulances) en inwoners van Zandvoort kunnen dan nog naar binnen. De files moeten bij de afsluitpunten worden teruggestuurd. Voordeel van deze werkwijze is dat Zandvoort niet wordt volgepropt met auto's, een verlengde Herman Heijermansweg overbodig is, en de file, zij het langzaam, hoe dan ook rijdend blijft. Zandvoort raakt dus nooit in eén isolement, iets dat nu wel voorkomt. Bovendien is er nauwelijks verlies aan opvangkapaciteit.

e. Om de afwikkeling van parkeren, e.d. snel te laten verlopen, moet er weinig parkeergeld worden geheven. De parkeerterrein blijven dan aantrekkelijk. Door op topdagen de parkeerterreinen te verpachten, zoals nu reeds gebeurt, regelt verder alles zichzelf. Om de pachters een voldoende inkomen te garanderen, moeten parkeergelden aan een maksimum worden gebonden en de pachtgelden voldoende laag worden gehouden (i.v.m. de winstmarges).

f. Op die plaatsen in de bebouwde kom, waar men geen langparkeerders wenst, kunnen parkeermeters worden geplaatst met een relatief hoog tarief.

Wij denken dat op deze manier met weinig financiële middelen het best haalbare bereikt wordt. Voor het rekreatieverkeer verandert er weinig, en voor de Zandvoorter wordt enige verbetering bereikt. Verbeteringen voor fietsers en voetgangers moeten vooral in verkeerstechniese aanpassingen van bestaande roetes worden gezocht.
Wij zijn ons bewust van het feit, dat ook ons alternatief geen principiële oplossingen biedt. Een dergelijke oplossing is er echter niet binnen de gestelde mogelijkheden, zolang er geen uitbreiding van de Zandvoortse opvangkapaciteit op aanvaardbare wijze mogelijk is.

HOOFDSTUK 7.
DE HERMAN HEIJERMANSWEG SPECIAAL BELICHT.

7.1 Voorspel.

De aanleg van de Herman Heijermansweg is geen zaak van gisteren of vandaag. Men treft hem reeds aan in het uitbreidingsplan in onderdelen uit 1948. In het gemeentelijk bestemmingsplan "Randwegen" uit 1970 (Natuurbeschermingsjaar) is hij zelfs vierbaans geworden en maakt deel uit van een grootschalig aan te leggen wegennet. Een overzicht van dit oude plan worden gegeven in figuur 10. Deze geeft een indruk van het geplande vierbaanswegennet. Dit, waarschijnlijk door het groeisyndroom uit de zestiger jaren ingegeven, grootschalige plan is gelukkig nooit uitgevoerd, dankzij ingrijpen van de hogere overheden.
In 1971 besluit de provincie haar goedkeuring aan de Ranitzweg te onthouden. Zij geeft de voorkeur aan een weg benoorden Aerdenhout. In 1974 besluit de toenmalige minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening Hans Gruijters dat ook deze weg onaanvaardbaar is (deze doorsnijdt o.a. landgoed Koningshof) en van het streekplan dient te verdwijnen. Wel blijft de 'kleine ring' over (rondweg bestaande uit weg ten zuiden van de Frans Zwaanstraat en de verlengde Herman Heijermansweg) en wordt in het streekplan opgenomen.

Ook in het ontwerpstreekplan „Amsterdam Noordzee-Kanaal Gebied" (A.N.Z.K.G.) staat doortrekking van de Herman Heijermansweg als een reservering opgenomen. Tegen deze reservering is onder meer bezwaar gemaakt door : Contact Milieubescherming Noord-Holland, Stichting Natuur en Milieu, Vogelwerkgroep Haarlem, Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, Alg. Christelijke Jeugdbond voor Natuurstudie, Nederlandse Jeugdbond voor Natuurstudie, Vereniging Natuurmonumenten, Partij v.d. Arbeid afd. Zandvoort en Stichting Behoud Kostverlorenpark. In de voordracht van het goed te keuren ontwerp antwoorden Gedeputeerde Staten op de bezwaren met het volgende : "In verband met de verkeersproblemen in de bebouwde kom van Zandvoort en de overlast die dit met zich meebrengt voor de bewoners blijven wij van mening, dat het gewenst is een eventuele aanleg van de zgn. kleine ring niet onmogelijk te maken. De ruimte voor deze verbinding dient daarom gereserveerd te blijven".

Tijdens de vaststelling van het streekplan door Provinciale Staten op 14 juni 1979 komt een motie aan de orde om de kleine ring uit het streekplan te schrappen. Het ziet er aanvankelijk uit dat de motie het gaat halen. Echter beginnend bij deze motie worden er in verband met tijdgebrek geen stemmotiveringen meer gegeven. V.V.D.-fraktievoorzitter Machielsen (de Zandvoortse burgervader) weet evenwel nog wel te berge te brengen dat er onjuistheden in de motie zitten. Hoe er precies gelobbyd is zal wel nooit helemaal duidelijk worden maar het C.D.A. gaat om en de motie wordt met 44 tegen 34 stemmen verworpen. Wel wordt het tracé van het zuidelijk deel van de kleine ring uit het streekplan gehaald, om nader te worden bepaald.

7.2 Struktuurstudie

In de struktuurstudie kunnen wij de volgende beleidsuitgangspunten en doelstellingen lezen :
"Uitgangspunt bij het verkeersbeleid zal moeten zijn grote terughoudendheid ten aanzien van de aanleg van nieuwe wegen. Eerst zal steeds moeten worden geprobeerd via het bestaande wegennet het verkeer in al zijn vormen te geleiden, eventueel met techniese hulpmiddelen, waarbij piekbelasting niet de basis kan zijn".
"Ter beperking van de overlast in verblijfsgebieden of ter ontsluiting van nieuwe woongebieden kan de aanleg van nieuwe wegverbindingen wenselijk zijn. Hierbij dient ter bescherming van het natuurlijk milieu echter grote terughoudendheid te worden betracht".
Heel merkwaardig is het dat met deze grondgedachte de doorgetrokken Herman Heijermansweg in alle 5 struktuurmodellen voorkomt. De motivatie voor deze aanleg is dat "de verbinding tussen Zandvoortselaan en Zandvoort-Noord problemen geven voor fietsers en voetgangers. De verlengde H. Heijermansweg zal echter verboden zijn voor fietsers. De problemen voor deze weggebruikers, die gebruik maken van de Kostverlorenstraat, zullen dus dezelfde blijven.
Het argument in de verkeerstudie dat door nieuwe bouwlokaties meer verkeer wordt aangetrokken is onjuist. Volgens stedebouwkundige van Hezik zal het aantal inwoners niet zo sterk toenemen. De sterk toegenomen vraag naar woningen komt voort uit het kleiner worden van huishoudens. Deze maatschappelijke ontwikkeling is het gevolg van het jonger zelfstandig wonen, het toenemend aantal echtscheidingen en het langer zelfstandig wonen van bejaarden. Met de stagnerende sociale woningbouw en de toenemende vergrijzing van de Zandvoortse bevolking is het zelfs zeer waarschijnlijk dat het aantal inwoners sterk zal teruglopen. Het argument is te meer onjuist omdat er in het dorpsverkeer geen probleem zit. Problemen ontstaan door de sterke rekreatiedruk op topdagen. Dit wordt nota bene in de verkeerstudie toegegeven : "Problemen die het autoverkeer met betrekking tot de doorstroming ervaart beperken zich tot een gering aantal piekdagen per jaar als, tengevolge van strand en circuit bezoek, enorme hoeveelheden automobilisten zich met hun gezin naar Zandvoort begeven ". Inderdaad wij citeerden het al · piekbelasting kan volgens de uitgangspunten van de struktuurstudie geen basis zijn voor de aanleg van nieuwe wegen.

7.3. Beleidsuitgangspunten strijdig met aanleg.

De door de samenstellers van de studie gebruikte argumentatie om de Herman Heijermansweg aan te leggen, wordt dus als het ware door de doelstellingen en uitgangspunten van dezelfde studie ondergraven. Men dient thans met dit taaie en dure prestigeobject af te rekenen. Het leven van dit plan komt tot uiting, als men de planvorming rond deze weg vanaf het begin volgt. Dan blijkt dat er steeds weer nieuwe argumenten worden gebruikt om de aanleg van de Herman Heijermansweg te rechtvaardigen. Opmerkelijk is in dit verband dat in de huis aan huis verspreide voorlichtingskrant van de gemeente, de aanleg van de Herman Heijermansweg als een van de beleidsuitgangspunten is opgenomen.

Dit is strijdig met het kollegeprogram uit 1978. Wij citeren ; "Met betrekking tot de doortrekking van de Herman Heijermansweg/behoud Kostverlorenpark zal een afweging moeten plaatsvinden van financiële, milieutechniese en verkeersaspekten om tot een oordeelsvorming te komen die recht doet aan de belangrijkheid van het woon- en leefmilieu in Zandvoort en tevens recht doet aan de bestemming natuurgebied van het Kostverlorenpark". Bij de behandeling van de notitie inzake het verkeersgeleidingplan op 7 augustus verklaarde burgemeester Machielsen zelfs, dat er waarschijnlijk een Milieu Effekt Rapportage nodig was om een verantwoorde afweging te kunnen maken.
Overigens ontkenden de ambtenaren en de samenstellers van de studie in het openbaar, dat de Herman Heijermansweg een uitgangspunt was. Een weinig eenduidige manier van doen.

Het gaat er niet meer om of de weg wel nodig is; men heeft in het verleden zo hard om deze weg geroepen, dat men niet meer terug wil of kan zonder het gezicht te verliezen. Een sterk gemeentebestuur zal de moed moeten hebben om een punt te zetten achter een onjuist of achterhaald plan.

7.4 Bezwaren tegen aanleg.

"Zowel bij verbetering van bestaande wegen als bij aanleg van nieuwe wegen zal aantasting van natuur en landschap en verkeersoverlast in woongebieden zoveel mogelijk moeten worden voorkomen". Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, juli 1978.

a. Verkeersoverlast in woongebieden.

Op de gemeentelijke voorlichtingsavond over de struktuurstudie in Nieuw-Noord bleek, dat een groot aantal wijkbewoners ernstige bezwaren had tegen de aanleg van de Herman Heijermansweg. Zij vrezen, dat ze met deze weg een stroom rekreatie-verkeer in hun kinderrijke wijk krijgen; d.w.z. een gevarenbarrière tussen deze wijk en de rest van Zandvoort, vooral op piekdagen, wanneer de gewenste ontsluiting juist een afsluiting van de wijk betekent. Door aanleg van de Herman Heijermansweg wordt namelijk de Linnaeusstraat (een buurtstraat) een doorgaande weg, welke bedoeld is voor konsentratie en afwikkeling van het rekreatieverkeer. Dit houdt in, dat er op zomerse dagen file-vorming optreedt tussen de Van Lennepweg-Linnaeusstraat-Herman Heijermansweg-Zandvoortselaan. **Hierdoor worden alle toevoerwegen van de wijk geblokkeerd.** In de bestaande situatie kan men bij filevorming op de Van Lennepweg nieuw-noord nog via de Heimansstraat-Jacob Catsstraat bereiken en verlaten (zie fig. 11).

De nieuw geprojekteerde verbinding gaat, evenals de bestaande roete door de Kostverlorenstraat en de Sophiaweg, dóór het dorp heen, alleen door een andere en kinderrijke wijk, zoals boven geschetst. Ook in dit opzicht is er dus geen sprake van algehele verbetering. Er wonen dan nog lieft plm. 3500 mensen ten oosten van de nieuwe verbinding; dat is ongeveer 1/5 van de totale Zandvoortse bevolking.
Gaan we na hoeveel woning er aan beide roetes liggen, dan blijkt dat circa 310 woningen liggen langs de roete Zandvoortselaan-Kostverlorenstraat-Sophiaweg-Van Lennepweg-Vondellaan en dat circa 210 woningen liggen langs de ontworpen roete Herman Heijermansweg-Linnaeusstraat-Vondellaan, waarbij tevens de rustfunktie van het bejaardenhuis 'Huis in de Duinen' voorgoed geheel verloren zou gaan.
Bovendien zal het doorgaand verkeer, zowel op de Kostverlorenstraat als op de Herman Heijermansweg leiden tot het subjektief ervaren van een verdubbeling van de geluidsoverlast ten opzichte van de huidige situatie.

Konkluderend stellen wij, dat het voordelig verschil tussen de bestaande en de geplande verbinding niet zodanig overtuigend is, dat aanleg van de verlengde Herman Heijermansweg gewettigd is. Immers, de verdediging van de nieuwe roete berust voor een belangrijk deel op het argument, dat een stilstaande file beter in het duin kan staan te stinken en te ronken dan in de bebouwde kom.
Wel zou het verstandig zijn voor de kruispunten in de bestaande roete naar verkeersveiliger oplossingen te zoeken en de mogelijkheid te bezien van wisselend éénrichtingverkeer op piekdagen.
Wat betreft de Kostverlorenstraat : het afbuigend verkeer kan door deze straat verwerkt worden, zoals thans het geval is. Het getuigt van weinig realiteit voor de Kostverlorenstraat een aanzienlijke verbetering te verwachten van een rondweg. Het moet mogelijk zijn om op een eenvoudiger, goedkoper en milieuvriendelijker wijze het langzame van het snelverkeer te scheiden.
Wij pleiten dus voor een verbetering van de bestaande infrastruktuur.

b. Aantasting van natuur- en landschap.

In het streekplan Zuid-Kennemerland (1978) heeft het Kostverlorenpark de bestemming gekregen "natuurbehoud met rekreatie te land".
Het verbaast ons, dat, hoewel Gedeputeerde Staten de biologiese en rekreatieve waarden van het terrein onderschrijven, zij niet de konsekwenties trekken, die aan deze uitspraak verbonden zijn. Een zaak als wegaanleg is, zeker in zo'n smal gebied, absoluut strijdig met de bovengenoemde bestemming.
Bij een uiterste urgentie zou afwijken van een dergelijke regel nog te begrijpen zijn, maar dàt blijkt bij nadere bestudering nu juist niet het geval te zijn. Ook als de verlengde Herman Heijermansweg niet dóór, maar lángs het Kostverlorenpark zou worden aangelegd, zullen de gevolgen voor park en aangrezende gebieden onaanvaardbaar blijven. Een deel van het Visserspad, het westelijk duingebied van het golfklupterrein en het slechts 250 meter brede Kostverlorenpark zullen blijvend ernstig verminkt worden. Deze gebieden zullen aantasting door aanleg en gebruik van deze rondweg niet verdragen, zowel uit natuurhistories, landschappelijk als rekreatief oogpunt. Dan is het afgelopen met de rust in gebieden die geen onrust verdragen. In het Kostverlorenpark zullen kenmerkende vogelsoorten verdwijnen ; de flora zal sterk verarmen. Van de rekreatieve waarde van het park voor de bewoners, bejaarden uit het "Huis in de Duinen" en het "Huis in het Kostverloren" en andere bezoekers zal weinig overblijven.
De weg zal het Kostverlorenpark in biologies opzicht in een fnuikend isolement brengen.

c. Financiële gevolgen voor de gemeente Zandvoort.

De kosten die door de gemeenschap moet worden opgebracht zijn zeer hoog. Onteigening van het terrein, de wegaanleg zelf door een heuvelachtig gebied, een lange tunnel met bronbemaling onder de spoorbaan en het Visserspad (rijwielpad, ruiterpad en voetpad), een verkeersaanpassing voor de aansluiting op de Zandvoortselaan, een herprofilering van het wegvak Linnaeusstraat-Jacob Van Lennepweg, verkeerslichten op de kruisende wegen; dit alles gaat enkele tientallen miljoenen guldens kosten. Ook als het Rijk hierin bijspringt, zullen de kosten voor de gemeente Zandvoort nog aanzienlijk zijn.

d. Samenvattende konklusie :

De Zandvoortse gemeenschap zal voor de rondweg naar noord een aanzienlijke prijs moeten betalen. Wij duiden hierbij niet alleen op de financiële aspekten, maar denken vooral aan de maatschappelijke belasting :
- de afgrendeling van de wijk Nieuw-Noord;
- de onveiligheid op en rond de Linnaeusstraat;
- de parkeeroverlast voor de wijk Nieuw-Noord;
- de verstoring van hun rust voor de bejaarde bewoners van het "Huis in de Duinen" en alle andere bewoners langs het geprojekteerde tracé;
- het vermengd blijven van langzaam en snelverkeer op de Kostverlorenstraat ;
- verdubbeling en geluidsoverlast door verdubbeling van roetes ;
- het voorgoed verloren gaan van landschappelijke, biologiese en rekreatieve waarden van een brede strook natuurgebied.

Een mogelijk voordeel voor het toeristenverkeer weegt naar onze mening niet op tegen de prijs.
Het bouwen van deze weg komt neer op een uitbreiding van het wegoppervlak zonder noodzaak; iets wat men zich tegenwoordig alleen nog in zeer riante omstandigheden kan veroorloven.
Met eenvoudige middelen kan hetzelfde of een voor Zandvoorters beter resultaat bereikt worden.



Nr. XXX

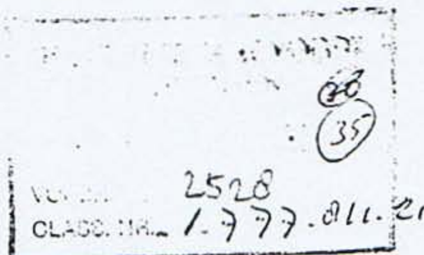
Circuit Exploitatie Nederlandse Autorensport Vereniging

CENAV B.V. POSTBUS 132 · 2040 AC ZANDVOORT

TELEFOON 02507-8284* M.I.V. 1-10-1980 18284* · TELEX 41896

1/4/ 126

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de Gemeente Zandvoort
Raadhuisplein
ZANDVOORT



ZANDVOORT, 27 mei 1981

Commentaar Structuurstudie Zandvoort - mei 1980

Mijne Heren,

Na te hebben kennis genomen van de uitgebrachte Structuurstudie willen wij U hieronder ons commentaar hierop doen toekomen.

Het zal U niet verwonderen dat wij van de genoemde vijf structuurmodellen uitsluitend accoord kunnen gaan met model I, omdat dit het enige voorstel is waarin handhaving van het circuit het uitgangspunt vormt. Wij zijn van mening dat het circuit voor de gemeente een goede zaak is en het beslist een zeer nadelige invloed op de Zandvoortse samenleving zou hebben, als het werd opgeheven. Anderzijds realiseren wij ons ten volle dat het Uw verantwoordelijkheid als gemeentebestuur is dat er voldoende huizen beschikbaar komen voor de woningzoekenden binnen de gemeente. Het valt te betreuren dat de Provinciale overheid en de Inspectie Volksgezondheid Noord-Holland tot nu toe een zeer starre houding hebben aangenomen ten aanzien van het verlenen van bouwvergunningen gezien de eisen opgenomen in de nieuwe wet op de geluidhinder. Echter had een deel van de geprojecteerde huizenbouw reeds in een veel eerder stadium plaats kunnen vinden waardoor de betreffende bepalingen nog niet hun rol bij de beslissing hadden kunnen spelen. Wij denken dan ook dat de gemeente hier kansen voorbij heeft laten gaan.

De wenselijkheid voor huizenbouw als uitgangspunt nemend met daarnaast een voortbestaan van het circuit lijkt ons dat in het belang van alle partijen gestreefd dient te worden naar een tussenoplossing. In de wet op de geluidhinder is het circuit geplaatst onder het hoofdstuk "Inrichtingen", welke bedoeld is voor industrielawaai. Wij kunnen ons voorstellen dat er geen apart stuk in de wet gewijd werd aan het circuit, maar het nadeel is dat onze accommodatie op één hoop geveegd wordt met bedrijven die 300 of meer dagen per jaar operatief zijn. Bij de geluidsproductie van het circuit, die in het kader van de nieuwe wet onacceptabel is, praten wij over totaal plus minus achttien

- 2 -

122

Burgemeester en Wethouders
van de Gemeente Zandvoort

Zandvoort, 27 mei 1981

dagen met een lawaaibelasting van in totaal rond de vijftig uur. Daar komt bij dat voor de nationale wedstrijden die nu nog een iets te hoog volume produceren het technisch mogelijk is terug te gaan naar een voor de nieuwe wet aanvaardbaar niveau. Belangrijkste punt is handhaving,voor het circuit en voor Zandvoort,van de Grand Prix. Het lijkt ons daarom wenselijk dat Uw gemeentebestuur en onze onderneming hun krachten bundelen om bij de hogere overheden een ontheffing op de wet geluidhinder te krijgen voor het rijden met formule 1 wagens. Als een dergelijke ontheffing vanwege het Ministerie zou worden verleend met de boodschap daarbij dat de Provincie dan gemachtigd is de bouwvergunningen af te geven gezien de zeer geringe geluidsbelasting die dan nog optreedt, dan denken wij dat de voor Zandvoort allerbeste oplossing gevonden is. Het circuit blijft bestaan en wordt verder geëxploiteerd inclusief de Grand Prix, met alle voordelen voor de gemeente en haar bedrijfsleven daaraan verbonden, terwijl tevens huizen kumen worden gebouwd voor de woningzoekenden.

Het vorengaande komt ons alleszins redelijk voor en wordt door ons hoog ingeschat op haalbaarheid mits alle betreffende partijen bereid zijn zich hiervoor in te zetten.

Het leek ons nuttig U van het bovenstaande in kennis te stellen en wij verzoeken U dringend onze suggestie bij Uw besluitvorming in aanmerking te nemen.

Met vriendelijke groeten,

hoogachtend,
CENAV B.V.

J. Beerepoot

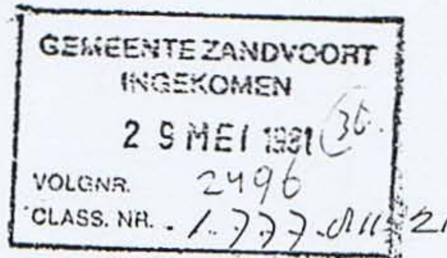
Nr XXXI

Aan de gemeenteraad van Zandvoort mei 1981

Hierbij treft u aan een samenvatting van een door mij opgesteld rapport, dat is bedoeld als kritiek op het verkeersgedeelte van de structuurstudie van het bureau Goudappel c.s.

Omdat het opstellen onder de druk gebeurde van een ieder, die een normale betrekking en een gezin heeft, is het eigenlijke rapport, dat de redeneringen en achtergronden van de samenvatting bevat nog niet verzendgereed.
Het zal volgen na de door u gestelde sluitingsdatum als nadere informatie ter ondersteuning van enkele genoemde conclusies.
Ook kunnen er zich enige schoonheidsfouten voordoen, maar de strekking van het geheel zal hopelijk duidelijk zijn.
Dit stuk zend ik in als belangstellende en regelmatige badgast van Zandvoort.

Hoogachtend,



J.K.Christiaanse
Bovenover 379
1025 JS Amsterdam

Algemeen I

In de structuurschets voor het verkeer, verder het verkeersplan genoemd, nemen de doelstellingen een belangrijke plaats in.
Het probleem is dat er twee soorten doelstellingen zijn te onderscheiden, waarbij de ene soort voor een deel wordt uitgewerkt en de andere soort helemaal niet. Toch wordt de realisering van de ene soort doelstellingen als voorwaarde gesteld voor het kunnen realiseren van de doelstellingen van de andere soort en omgekeerd.

De ene soort heeft betrekking op een voor autoverkeer geselecteerd hoofdwegennet. De tweede soort heeft betrekking op het milieu en de veiligheid (rust) in de binnen de mazen van het hoofdwegennet liggende gebieden.
Voorwaarde om de auto's op het hoofdwegennet te concentreren is dat automobilisten de wegen door de binnengebieden geblokkeerd zien.
Voorwaarde om de binnengebieden rustig te hebben is dat de auto's zich op de daarvoor bestemde hoofdwegen bevinden.
Deze wederzijdse afhankelijkheid is op zich juist.

Daarom zal nader worden aangegeven dat het ontbreken van informatie over de (noodzakelijk) in de binnengebieden te te nemen maatregelen funest is voor het verkeersplan als beleidsondersteunend instrument.
Er valt weinig positiefs over het voorgestelde hoofdwegennet te zeggen voordat dergelijke maatregelen in concrete vorm als haalbaar en acceptabel worden beoordeeld.

De m.i. redelijke verwachting dat de binnengebieden niet zodanig kunnen of zullen worden afgegrendeld dat er geen autoverkeer meer door kan, betekent dat het hoofdwegennet niet optimaal zal kunnen functioneren als rustbrenger voor de binnengebieden.
Overigens wil Goudappel zulke maatregelen alleen op piekdagen in werking zien. Buiten de piekdagen blijft alles dus bij het oude, behalve dan dat het inschakelen van nieuwe hoofdwegen een verdubbeling van de hinder en onveiligheid zal betekenen (in verkeerstheoretisch opzicht naar de ervaring van omwonenden) alsook aantasting van natuurgebieden.
Lortom, Zandvoorters zijn slechter af dan voorheen.

Algemeen II

De doelstellingen worden gepresenteerd met de schijn van een objectieve noodzakelijkheid. Zij heten te zijn afgeleid van een vooronderzoek, de zogenaamde "inventarisatie".
Bij nadere bestudering blijken de doelstellingen maar voor een klein deel van de "inventarisatie" te zijn afgeleid.

De "inventarisatie" zelf blijkt behalve een aantal verkeerstellingen en enkele Zandvoortse namen niet veel meer dan een op populaire leest geschoeid verhaal van algemene strekking te zijn.
Hierdoor wordt al in het begin van het verkeersplan de prioriteit van de voorgestelde maatregelen op een laag pitje gezet.

Nieuwe wegenstructuur en nieuwe wegen

Voor zo ver de doelstellingen betr. het hoofdwegennet zijn uitgewerkt kan worden geconcludeerd dat hierin geen oplossingen maar alternatieven voor het huidig wegengebruik worden geboden. De in het verkeersplan geboden alternatieven voor de huidige wegenstructuur zijn echter op zich problematisch, m.i. te problematisch om zomaar over te nemen.
De koppeling met de noodzaak tot realisering van de doelstellingen voor de binnengebieden (niet uitgewerkt) maakt de geboden alternatieven voorlopig irrelevant.
Er is niet aangetoond dat de aanleg van nieuwe wegen, kostbare werken, noodzakelijk is. Sterker, het verkeersplan geeft ondanks zichzelf materiaal aan waaruit niet alleen te concluderen valt dat noch voor de piekdagen, noch voor de normale situatie, uitbreiding van het verkeersareaal nodig is, maar ook dat een dergelijke uitbreiding overlast en gevaar met zich mee brengt, hetgeen m.i. volkomen juist is.

Ook de evt. te plegen woningbouw geeft geen aanleiding voor uitbreiding van het wegennet. De tegengestelde bewering in het verkeersplan berust op een foutieve redenering.

De voorgestelde hoofdwegenstructuur zal een aantal daar niet voor geschikte straten m.i. onaanvaardbaar gaan belasten. Te noemen zijn vooral de Koninginneweg en de Linnaeusstraat, maar ook de F zwaansstraat en de Tolweg krijgen hun deel. Er worden nieuwe gevarenpunten gevormd voor vooral voetgangers en fietsers alsmede barrières in het sociaal verkeer van en naar kinderrijke buurten (H Heijermansweg-Linnaeusstraat) en van en naar scholen en centrumvoorzieningen en duinen (Koninginneweg).Natuuraantasting wegens het inschakelen van de F Zwaansstraat en het bouwen van de H Heijermansweg.

Technische, financiële en politieke problemen

Indien de maatregelen in de binnengebieden afdoende zullen zijn om het hoofdwegennet ook buiten de piekdagen voor zijn doel te laten functioneren dan zal de uitwerking ervan leiden tot bovengenoemde problemen.
Technische en financiële problemen omdat de huidige toestand van de wegen ingrijpend moet worden aangepast om normalerwijze de gewenste doelstellingen te bereiken(circulatieplannen, éénrichtingsverkeer, profielwijzigingen, parkeerhavens, woonerf-oplossingen, wegafsluitingen, veilige kruisingen en fietsvoorzieningen, bewegwijzering)

Politieke problemen enerzijds door het financiële aspect dat op de begroting gaat drukken en anderzijds wegens het doorwerken in de planvorming van verschillende belangen van verschillende soorten bevolkings -en bezoekerscategoriën. En dan hebben we het nog niet eens over de realisering van het hoofdwegennet en de problemen en kosten, die dat met zich meebrengt.

Openbaar vervoer

Op dit onderwerp ben ik niet diep ingegaan. Alleen het volgende:
Uit stedebouwkundig oogpunt bezien dient het busstation te worden gehandhaafd. Het centrum rond het raadhuis heeft er mede zijn huidige levendigheid aan te danken. Nieuwe lijnvoeringen moeten worden bezien op mogelijke effecten i.v.m. achteruitgang van dit gebied.

Hoofddoel Goudappel c.s.

Eén van de onvolkomenheden van het rapport is dat er op Zandvoort een theoretisch verkeersmodel wordt aangebracht, waarbij Zandvoort als samenleving over het hoofd is gezien. Een minder fraaie onvolkomenheid is dat belangen van Zandvoorters -en bezoekers welbewust zijn gemengd met die van het touristisch autoverkeer ten gunste van de laatste. Daarbij worden ze verder gebruikt als bladvulling (mooie woorden) en als afleiding van de hoofdzaak. Zodoende worden ze tegen zichzelf gebruikt.
Het hoofddoel is dat Zandvoort op een meer geölied wijze en sneller volstroomt op de piekdagen met een zo hoog mogelijke verzadigingsgraad van auto's.
Daar durft men in het rapport kennelijk niet goed voor uit te komen.
Waarom eigenlijk?
Het is toch niet nodig om met allerlei belangen te manipuleren om een op zich eenvoudige zaak te presenteren?

Studie Zuid Kennemerland/Parkeerdistrictenplan

Anders is het gesteld met de bovengenoemde"studie ZK", ook van Goudappel c.s., waarin het bovenstaande(nota bene) in de doelstellingen is opgenomen.
Toch ook hier loze versieringen, die verder geen praktisch vervol hebben, zoals " de hinder van de woonomgeving mag niet toenemen."
In de studie ZK komt merkwaardig genoeg een zekere uitwerking voor van de eerder genoemde doelstellingen betr. de binnengebieden.
Dit verhaal hoort in ieder geval in het verkeersplan thuis!
Bestudering hiervan leert dat ook hier geen oplossingen worden geboden voor problemen vanwege het verkeer in Zandvoort.
Op piekdagen blijven de wegen vol, Zandvoort herbergt sneller wat méér auto's, maar is op een gegeven moment net zo vol, d.w.z. onbereikbaar.
Wat dat betekent kan iedereen nagaan.

In de studie ZK wordt aangegeven hoe Goudappel het zich voorstelt om alleen op de piekdagen maatregelen in de binnengebieden te realiseren. De aan het hoofdwegennet grenzende buurten/wijken worden door enkele slagbomen hermetisch afgesloten zodra deze wijken zijn volgeparkeerd. Deze wijken heten dan "parkeerdistricten". Dit verhindert het doelloos rondrijden in deze wijken. Wel blijft het hoofdwegennet belast door de rijdende of stilstaande file als gevolg waarvan het hele zandvoortse wegennet niet meer te gebruiken is voor zandvoortse belanghebbenden, die om de één of andere reden per auto zich moeten verplaatsen.
Ook is het maar de vraag in hoeverre voetgangers en fietsers blij moeten zijn met deze maatregelen (op de drukste piekdagen).

Wat te doen?

Als de in elkaar verweven maatregelen in het verkeersplan en de studie ZK onvoldoende betekenis hebben om te accepteren, wat blijft er dan nog over? Het antwoord daarvoor ligt in het relativeren van de deskundigheid van een particulier bureau, gebruikmaking van het eigen "boerenverstand" én gebruikmaking van enkele bruikbare gegevens uit het inmiddels voorhanden zijnde materiaal.

Bruikbare gegevens

Positieve of bruikbare gegevens moeten tegen de bedoelingen van het verkeersplan in en tussen de regels door worden gelezen. De belangrijkste zijn:

- Het wegennet van Zandvoort blijkt m.u.v. de piekdagen niet slecht te functioneren.
- Nieuwe woningbouw rechtvaardigt geenszins een nieuwe wegenstructuur/nieuwe wegen.
- Nieuwe wegen hoeven niet te worden aangelegd
- De doorstroming van het verkeer is op de Zandvoortse wegen zelf niet het belangrijkste probleem.
- Voornaamste probleem is het aantal legale parkeerplaatsen
- Tevens is dit geen probleem, want Zandvoort raakt toch vol en vol betekent sowieso chaotisch.
- Een parkeerdistrict is een middel om inkomsten te verwerven, een middel om een bepaald maximum aan auto's toe te laten en een middel om niet alle straten vol te hebben met een file, die niet meer verwerkt kan worden wegens het tekort aan parkeerplaatsen; kortom, een middel om voor Zandvoorters zelf (automobilisten, voetgangers, fietsers, bewoners enz.) "ademruimte" te scheppen en met een batig saldo van parkeermeters, parkeercontrole en betaalde terreinen af te komen.

Uitwerking/één van de mogelijke uitwerkingen

- geen aanleiding om op gulle wijze nu nog rustige straten en gebieden voor autoverkeer open te gooien, zoals de F Zwaansstraat, Koninginneweg en Kostverloren Nu is aangetoond dat de voorzichtigheidshalve gereserveerde verlenging van de Herman Heijermansweg geen positieve bijdrage voor het verkeer, wonen en natuurbehoud levert, moet Zandvoort eindelijk de moed hebben om deze reservering uit de plannen te schrappen en zich te concentreren op conservering, onderhoud en regulering van het huidige wegennet.
- nu nog rustige straten zijn een redelijk onderkomen voor fietsers en voetgangers wat nader kan worden uitgebuit. Bijvoorbeeld bij het rustig houden/ maken van de F Zwaanstraat kan buiten een bescheiden te maken hoofdrijbaan een gekwalificeerde fietsroute worden gemaakt als alternatief voor de Brederodeweg en de Hogeweg, eventueel aansluitend op het wegennet bij Nieuw Unicum of Bentveld (stoplichten). Ook het rustig houden van de Koninginneweg bevordert het sociaal verkeer van voetgangers en fietsers van en naar het centrum, kinderrijke buurten en scholen/voorzieningen. Hierdoor geen barrière tussen oud-centrum en nieuw-oost. Dit zo houden.
- er kunnen maar beperkte maatregelen worden genomen m.b.t. het piekverkeer deze tegen zo laag mogelijke kosten ontwerpen met inachtneming van de diverse Zandvoortse belangen Dit wordt hieronder uitgewerkt.
- niet wat méér, maar wat minder auto's op de piekdagen toelaten, waardoor wat meer ademhalingsmogelijkheden voor overige Zandvoortgebruikers. Dus: bepaling van het max. aantal auto's als flexibel beleidsinstrument van de gemeente zelf voor een veelheid van samenhangende problemen.
- na bereiken max. aantal Zandvoort sluiten voor auto's m.u.v. bewoners, nooddiensten, openbaar vervoer, leveranciers en gereglementeerde bezoekers.
- de files na afsluiting ombuigen weg terug, zodat
  a. Zandvoort geen hinder heeft van een dampende ingaande file en daarmee samenhangende chaos op het eigen wegennet.
  b. De file rijdend blijft, zij het langzaam, waardoor degenen die noodzakelijkerwijze in Zandvoort moeten zijn de toegang tot Zandvoort bereiken.
- de inkomende stroom laten betalen voor het gebruik maken van Zandvoort als grote parkeergarage en het daarmee samenhangende ongerief voor anderen alsmede schades aan wegdeg e.d. Parkeerterreinen uitkopen en parkeren gratis maken.
- parkeermeters alleen nog op de meest urgente plaatsen zoals het centrum i.v.m. regulering van kortparkeren. De rest verwijderen.
- belanghebbendenparkeren invoeren om ook als Zandvoort voor touristen wordt afgesloten "eigen" mensen toe te kunnen laten.
- niet: Zandvoort zo snel mogelijk te laten volstromen, maar de snelheid te bepalen aan de hand van de met deze snelheid samenhangende problemen in een breder verband dan alleen m.b.t. het autoverkeer.

- kortom: Zandvoort behandelen zoals het wordt behandeld nl. als één parkeerdistrict (het eindpunt van de rit) en niet als een verzameling van elkaar te isoleren wijken/parkeerdistricten met tussenliggende volstaande wegen.
- de overige dagen Zandvoort open houden, of de situatie voor alle dagen laten gelden en de "tol" automatiseren, al naar gelang de wensen van de gemeentelijke overheid.
Hiermee kan door de gemeente een flexibel en, op de aard van het verkeer toegesneden parkeerbeleid worden gevoerd, dat kan worden bijgesteld al naar gelang de opgedane ervaringen.
- eventuele aanvullende verkeer -en parkeerregulerende maatregelen treffen waar dit nog nodig blijkt.

Tot zover één van de mogelijke suggesties van overigens een oud idee, waar in de huidige tijd pas de juridische mogelijkheden voor vrijkomen.
Zoiets heeft het nadeel van de eenvoud en een laag kostenniveau.
Daarom lijkt zoiets al gauw niet professioneel. Het gaat er echter om enerzijds of het werkt en realiseerbaar is en anderzijds of het gemeentebestuur zelf de verantwoordelijkheid van planvorming en besturen op zich wil nemen of zich liever een dure buil valt door een commerciële instelling de lakens uit te laten delen.
Want belangrijker dan het al dan niet zinnig zijn van mijn specifieke suggesties is de constatering dat gebruikmaking van het eigen verstand in combinatie met in Zandvoort zelf aanwezige ambtelijke en burgerlijke kennis en ervaring te prefereren is boven het steunen op de plannen van Goudappel c.s. zoals deze zijn gepresenteerd.
Acceptatie van het verkeersplan is m.i. een politieke sprong in het duister met een aanzienlijke kans op een pijnlijke afloop voor bestuur, maar zeker voor een aantal bevolkingsgroepen.
Het bovenstaande is in het uitvoeriger rapport uitgewerkt en gemotiveerd.

Tot slot

Het niet overgaan tot het vaststellen van een structuurplan, zoals Goudappel voorstelt, betekent dat Zandvoort met een juridisch ongeldige schets blijft zitten. Niet alleen heeft de gemeente zodoende geen instrument om een krachtig beleid te voeren, het is evenzeer een zaak van slecht bestuur als men de betrokken burgers en instellingen in het onzekere laat over de toekomst. Het overnemen van de suggestie van Goudappel is dan ook niet in de geest van de wet op de ruimtelijke ordening en zal zeker op kritiek van de hogere overheid stuiten

Ook is te verwachten dat actiegroepen dit punt zullen aangrijpen om een protest aan te tekenen.

Overigens is het onjuist dat een structuurplan de ge,eente in bijzonder opzicht met handen en voeten bindt en geen ruimte laat voor verandering. Integendeel, het voordeel van een structuurplan i.t.t. een bestemmingsplan is dat een betere bijstelling kan geschieden a.d.h.v. maatschappelijke ontwikkelingen, die nu nog niet zijn te voorzien. Dit volgt ook uit de aard van het structuurplan, die minder gedetailleerd is dan het bestemmingsplan. Ook hierom is het aan te bevelen om een structuurplan vast te stellen en niet bijvoorbeeld het onderzoek en de structuurschets te gebruiken slechts voor het uitwerken van een aantal bestemmingsplannen. Dit laatste is bovendien tijdrovend.
Zandvoort is m.i. niet zo ver van een structuurplan af en aan de daarbij vereiste inspraakprocedure is inhoudelijk al een eind tegemoet gekomen via het openstellen van de procedure, waardoor ook dit stuk kon worden ingebracht.

Doorzetten dus, maar zet goudappel buiten de deur, schrap de Herman Heijermansweg nu eindelijk eens van het papier en laat tevens de bewoners van de F Zwaansstraat rustig aan de duinen verblijven en geef de gedachte op dat er voor Zandvoort een in alle opzichten mooie technische oplossing is te bereiken.
Creativiteit zetten op de bestaande structuur, niet omwille van het behoud op zich maar bij gebrek aan beter, en luchtkastelen vermijden want die vertragen alleen maar de bestuurlijke besluitvorming, scheppen verwarring of scheppen een nieuwe structuur, die teveel offers vraagt en niet voldoet.
Zodoende spaart het een hoop geld en ellende.

mei 1981

J.K.Christiaanse
Bovenover 379
1025 JS Amsterdam

INSPRAAK STRUCTUURSTUDIE ZANDVOORT

Vanuit de Stichting Wijkraad Nieuw-Noord is een werkgroep samengesteld bestaande uit 6 personen.
Deze werkgroep heeft zich, wat de woningbouw betreft, gebogen over heel Zandvoort en wat betreft het verkeersaspect zich uitsluitend beperkt tot Nieuw-Noord.
Een kritiesche stem willen wij wel uiten met betrekking tot de tijd die er door de gemeenteraad is gegeven voor de inspraak.
Daar waar beroepsbureau's jaren de tijd hebben plannen en ideeën op papier te zetten moeten de burgers, die toch over het algemeen leken zijn op dit gebied, dit in 3 maanden doen.
De voor- en tegens juist tegen elkaar afwegen, event. alternatieven aandragen en dan ook nog met betrekkelijk weinig gegevens de juiste en meest belangrijke zaken naar voren brengen en dat alles in dit, huns inziens, te kort tijdsbestek.

Voor wat betreft de woningbouw is er uit gegaan van twee mogelijkheden: de eerste mogelijkheid met circuit (A) en de tweede zonder circuit (B).
Er is geen rekening gehouden met de zgn. geluidsringen bij behoudt van het circuit daar wij niet weten hoe groot het aantaldecibellen zal zijn wanneer de Cenav, de coureurs tijdens races en trainingen, sterke geluidsdempers zal laten gebruiken er kan daardoor zeer veel veranderen m.b.t. de geluidshinder.
Door verplaatsing van de sportterreinen aan de Vondellaan, van Lennepweg en achter de A.J.v.d.Molenstraat, naar het binnencircuit wordt veel bouwlocatie gewonnen maar zal ook rekening gehouden moeten worden met de grote v.d. kosten die dat met zich meebrengt, die kosten kunnen daardoor de huren van de nieuw te bouwen woningen wel eens te hoog maken voor sociale woningbouw.
Ook het voetbalterrein van T.Z.B. zou verplaatst kunnen worden naar het binnencircuit dan kan het kampeerterrein "De Zeereep" verplaatst worden naar de Kennemerweg, er is daar reeds een kampeerterrein dat daardoor alleen maar vergroot wordt.
Er wordt hiermede veel gewonnen, een mooi sportcomplex binnen het circuit gebied maar tevens moet dan wel het binnenduinterrein gezuiverd worden van alle ongerechtigheden (opstallen e.d.).
In het slopen van bestaande panden zien wij niet veel heil, wel in renovatie en het eventueel geschikt maken voor bewoning door starters, opdeling van grote panden in kleinere wooneenheden.
Een uitzondering zouden wij willen maken voor de voormalige Karel Doormanschool en de voormalige garage Raaijen, beiden in de Burg. van Alphenstraat deze zouden plaats moeten maken voor woningen aangepast aan de omgeving.
Wat betreft het Stationsplein, moeten de verwaarloosde en uitgebrande panden worden gesloopt en niet alleen woningbouw toepassen, maar ook iets op cultureel gebied, Cabaret, Nightclub of iets van dien aard in ieder geval iets met terrasjes waardoor dit plein bij binnenkomst met de trein een beter en goed aanzicht van Zandvoort kan zijn.
Is er niet te praten met de N.S. om de stationsrestauratie naar boven te halen, er zal dan waarschijnlijk ook meer gebruik van gemaakt worden.
Misschien is het mogelijk om het kantoor van de V.V.V. naar dit plein te verplaatsen, dat wordt dan beter bereikbaar voor zowel die mensen die met de trein Zandvoort in komen als ook voor die genen die met de auto komen (betere parkeermogelijkheid). De daardoor vrij gekomen ruimte bij het Gemeenschapshuis kan dan bij dit Gemeenschapshuis worden bijgetrokken voor zalenverhuur waaraan zoals U weet een schreeuwend te kort is.

Wij verwachten dat er van het gemeentebestuur uit wel grote zorgvuldigheid betracht zal worden bij het invullen van de bouwlocatie's, zoals wat speelsere bouw en bijv. terrasbouw.

Wat de grote van de te bouwen woningen betreft moet er terdege op gelet worden dat er ook weer niet te veel gedacht wordt aan de één en twee persoonshuishoudens maar ook aan gezinnen die nu in een flat wonen en daar dolgraag uit willen, in sommige gevallen ook moeten (flatneurose).

Een goed en zorgvuldig opgezet onderzoek is een eerste vereiste in deze, daarbij moet niet alleen gekeken worden naar de kwantitatieve behoefte, maar zeker ook en dat niet in de laatste plaats, naar de kwalitatieve. Er moeten garantie's komen dat er uitsluitend gebouwd wordt voor de eigen woningbehoeften.

A. WONINGBOUW (Met circuit op kaart blauw aangegeven)

a.1. Fahrenheitstraat (stekkie)

a.2- Hoek Kochstraat/ Fahrenheitstraat

a.3. Hoek Tollensstraat/van Lennapweg

a.4. Sportterrein Vondellaan/van Lennepweg
a.4.a. Sportterrein Vondellaan
a.4.b. Sportterrein achter A.J.v.d. Molenstraat

a.5. Kop van Lennepweg

a.6. Hoek van Alphenstraat/Piet Heinstraat

a.7.a Karel Doormanschool
a.7.b Garage Raaijen

a.8. Stationsplein

a.9. van Speijkstraat/Spoorwegemplacement

a.10. Zeestraat/Stationstraat/van Alphenstraat

a.11. Friedhofplein

a.12. Brederodestraat/Gerkestraat

a.13. Brederodestraat/Hogeweg (Sterre der Zee)

a.14. Brederodestraat (Julianaschool)

a.15. Duinterrein Frans Zwaanstraat

B. Woningbouw (Zonder circuit op kaart rood aangegeven)

b.1. Karavankamp de Zeereep.

b.2. Parkeerterrein van Alphenstraat

b.3. Lorentzstraat/Reinwardtstraat

b.4. Vondellaan ten noorden van de Vijverhut.

1. <u>VERKEER</u>

1.1. Te beginnen bij de van Lennepweg, Spoorwegovergang zou een weg moeten komen langs de begraafplaats, welke aansluiting geeft op de Kamerlingh-Onnesstraat en wel in één richting.

Voor deze weg hebben wij de volgende argumenten:

1e. een mogelijkheid voor de Buslijn van rondrijden: Nieuw Noord in over deze weg, er uit via de Linnaeusstraat.

2e. Het vrachtverkeer komend van de Sophiaweg naar het industrieterrein heeft direct aansluiting, waardoor de Linnaeusstraat alleen voor teruggaand vrachtverkeer gebruikt wordt.

3e. Het enigzins dwingend karakter dat het verkeer uit het centrum van de rondweg in Nieuw Noord gebruik maakt.

4e. Ontlasting van de Linnaeusstraat waardoor daar de verkeersveiligheid wordt verhoogd.

5e. Betere doorstroming van het verkeer.

6e. De veiligheid van voetgangers en fietsers die van het bestaande pad gebruik maken wordt aanzienlijk verhoogd. Het is bekend dat vrouwen 's-morgens vroeg en 's-avonds laat niet alleen over het fietspad durven rijden.

7e. Een betere ontsluiting en toegangkelijkheid van de wijk.

8e. Betere en snellere berijkbaarheid van de wijk voor Politie, Brandweer en Ambulance.

9e. Minder geluidsoverlast van het verkeer door de Linnaeusstraat en omgeving voor de bewoners aldaar.

10e. De algemene veiligheid van de Linnaeusstraat en omgeving wordt hierdoor gediend.

1.2. <u>Een rondweg tweezijdig berijdbaar</u>:

Kamerlingh Onnesstraat. Keesomstraat, Lorentzstraat, Reindwardtstraat, Celciusstraat, Flemingstraat, Noorderduinweg, Linnaeusstraat.

1.3. <u>Afsluitingen voor gemotoriseerd verkeer</u>:

Kruising: <u>Flemingstraat</u>/Keesomstraat
<u>Celciusstraat</u>/Keesomstraat
<u>Celciusstraat</u>/Flemingstraat/Lorentzstraat

Oosttunnel
Poorten onder de flats Lorentzstraat/Reinwardtstraat
Lorentzstraat/Thomsonstraat

Bij het afsluiten van de Porten onder de flats denken wij aan het plaatsen van hekken, welke de snelheid van bijvoorbeeld bromfietsen sterk doet afnemen eventueel in combinatie met zgn. "molshopen"
Ter compensatie van het afsluiten van de Oosttunnel zouden er langs de Thomsonstraat parkeerplaatsen moeten komen het liefst aan beide zijden.

1.4. <u>Doortrekking van het trottoir Keesomstraat</u>

Dit in verband met de veiligheid op de toegangswegen naar de flats
Drempels kruispunt Jac.P.Thyssenweg/Jac.Catsstraat.

2. Aanleggen van Fietspaden

2.1. Vanaf Visserspad langs het Kostverlorenpark aansluitend op de voormalige trambaan bij de Gertenbachschool.
Dit pad is naar ons idee de enige mogelijkheid de veiligheid van de kinderen die de Gertenbachschool bezoeken te garanderen daar zij dan geen gebruik meer hoeven te maken van de levensgevaarlijke Kostverlorenstraat.
Bovendien verhoogd dat ook de verkeersveiligheid voor de automobilisten die daardoor minder last hebben van wielrijders.

2.2. Aanleg van een fietstunnel onder de spoorbaan bij de 's-Gravenzandestraat aansluitend op het Visserspad en wel zodanig aangelegd dat bij camaliteiten ambulancevervoer daarover mogelijk is.

2.3. Fietspad naast het voetpad Prof.Zeemanstraat aansluitend op de Lorentzstraat Fietspad tussen Flemingstraat en Prof.v.d.Waalstraat.

3. Fietstracee's

3.1. Troittoir langs rechterzijde Kamerlingh Onnesstraat veranderen en verbreden tot fietspad.

3.2. Linnaeusstraat beide zijden.

3.3. van Lennepweg beide zijden.

4. Oversteekplaatsen.

4.1. Celciusstraat bij het winkelcentrum

4.2. Linnaeusstraat/van Lennepweg

4.3. Vondellaan nabij het zwembad

4.4. van Lennepweg/van Alphenstraat bij garage Strijder

5. Insteekhavens.

De situatie op de van Lennepweg bij de bushalte richting Sophiaweg is levensgevaarlijk er is onzes inziens ruimte genoeg om ter plaatse voor de bus een insteekplaats (halte) te creëren.

Het punt in de Linnaeusstraat tegenover de Celciusstraat is waanzinnig gekozen voor de situering van een bushalte, ten eerste tegenover een zgn.T kruising en tentweede op zo'n smalle weg.
De situatie ter plaatse is van dien aard dat ten eerste de bushalte vijf meter verlegd wordt en een insteekhaven is zeer wel mogelijk te realiseren.
Deze verbetering zouden wij gerealiseerd willen zien nog voor U besluit tot het al of niet aanleggen van de nieuwe weg.

6. Garages.

Achter de flats in de Lorentzstraat is ruimte voor de bouw van een 45 tal garages plus minus 15 achter iedere flat.
Deze garages moeten niet al te groot zijn en uitsluitend gebruikt worden voor het onderbrengen van de auto en niet zo als nu dikwijls het geval is gebruikt worden voor opslagruimte van bouwmaterialen en/of strandstoelen.
Duidelijk toezicht dus omtrent het gebruik door bijvoorbeeld een paar keer per jaar contrôleren en bij oneigenlijk gebruik de huur opzeggen.

7. Stopverbod en belemmeringen.

Kostverlorenstraat van-af Sophiaweg naar Tolweg stopverbod aan beide zijden, stopverbod vanaf Sophiaweg en in de Zeestraat aan de Noordzijde

Op de Boulevard Barnaard moeten belemmeringen komen langs de fietspaden om het parkeren van auto's op deze fietspaden tegen te gaan.

8. Recreatie.

8.1. Achter de Lorentzstraat is ruimte voor een omheinde speeltuin, hieraan is grote behoefte, maar dit moet dan wel een ruim opgezet geheel zijn met bijvoorbeeld in het middengedeelte een ruimte voor het beoefenen van korfbal en/of basketbal met daaromheen de speeltoestellen.
Een clubhuis of knutsellokaal met toiletten en wasbakken behoort daar vanzelfsprekend ook bij.
Dit lokaal moet dienen als slechtweer accomodatie en voor de wintermaanden als home voor de kinderen die daar vrij moeten kunnen knutselen en spelen.
Er zou een gedeelte van de houten schoolgebouwen voor gebruikt kunnen worden dan worden de kosten voor zoiets niet TE hoog.
Door de economiese recessie zijn er veel meer mensen, vooral in de toekomst, die niet meer zo veel weg kunnen met het hele gezin door de hoge kosten van openbaar vervoer en benzine en die daarom hun vertier dichter bij huis zoeken, daarom is zo een speeltuin zeer dringend nodig.

8.2. Een huttenbouwcomplex in het gedeelte achter de Lorentzstraat in het verlengde van de Reinwardtstraat moet ook tot de mogelijkheden behoren.
Dit complex moet wel omheind worden om het te vrijwaren van hondenuitwerpselen.
Er is al een dergelijk complex geweest waarvoor vanuit gemeentewege een plaats beschikbaar was gesteld maar deze plaats, in de buurt van de remisė bij de spoorbaan, was wel zeer slecht gekozen gezien de openheid van dat terrein, een huttenbouwcomplex behoort zo gesitueerd te zijn dat er bosjes en struiken, kuilen en heuvels in worden opgenomen en het terrein wat ons voor ogen staat en dat hierboven wordt aangegeven voldoet aan al deze eisen.

8.3. Achter de Beatrixschool is een gedeelte van de oude slipbaan en/of een oude bocht van het circuit die prachtig gebruikt zou kunnen worden voor het aanleggen van een crossbaan voor brommers en fietsen.
De jeugd kan daar dan naar hartelust hun favoriete bezigheid uitoefenen waardoor de straten hopenlijk veiliger worden want crossen doen ze toch, dan maar beter op een eigen terrein.

8.4. De t baan moet herstelt worden en onderhouden worden door de dienst P.W.
Er wordt nu gezegd dat deze trimbaan niet door het publiek gebruikt wordt, maar, dit is en de staat waar in zich het één en ander bevindt ook beslist niet mogelijk.
Het houdt niet op bij iets te creeren en er dan verder niet meer naar om te kijken, onderhoud en regelmatige contrôle is ook in deze een must.
Misschien is dit een taak voor de sportraad?

9. Halteplaats NS.
Ter hoogte van d 's-gravezandestraat een halteplaats waardoor er voor de bewoners van Nieuw-Noord makkelijker van de trein gebruikt gemaakt kan worden.
Ook bewoners aan de Zandvoortselaan en zuidelijk hiervan zouden, via het nieuwe fietspad van en naar de Gertenbachschool, hiervan gebruik kunnen maken.

10. Herman Heijermanweg.

Het aanleggen van de Herman Heijermanweg wijzen wij geheel af en wel op de volgende gronden:

1e. De enorme hoge kosten die in deze tijd niet verantwoord zijn.

2e. Het landschappelijk schoon wordt onnnodig aangetast.

3e. De wijk Nieuw-Noord wordt door deze weg niet ontsloten maar daarentegen nog extra afgesloten.

4e. De verwachting bestaat dat juist door het realiseren van deze weg een verdubbeling van overlast ontstaat.

Nr. XXXIII

Notitie werkgroep D'66 n.a.v. de "Struktuurstudie Zandvoort"

1. Inleiding

Medio 1980 is door het gemeentebestuur een studie gepresenteerd waarin ideeën zijn aangedragen betreffende de mogelijke ruimtelijke ontwikkeling van Zandvoort op middenlange termijn.

In de afgelopen maanden heeft een werkgroep binnen D'66 de geschetste mogelijkheden en de hiermede samenhangende problematiek intensief bestudeerd.
De bevindingen van de werkgroep zullen regelmatig in de vorm van notities ter diskussie worden gesteld.

Hoewel in de struktuurstudie verschillende onderling nauw met elkaar verband houdende aspekten worden beschreven, is de studie primair gericht op beantwoording van de vraag waar woningen voor de Zandvoortse woningzoekenden gebouwd kunnen worden.

In aansluiting op dit gegeven blijft deze eerste notitie van de wekgroep dan ook beperkt tot de algemene- en de woonruimteproblematiek waarbij met name standpunten worden geformuleerd ten aanzien van de belangrijkste beslispunten.

Deze notitie dient enerzijds als (eerste) inspraakreaktie van de werkgroep naar het gemeentebestuur, anderzijds als diskussiestuk t.b.v. de leden van D'66 afd.Zandvoort.

Wij achten het principieel onjuist dat politieke stellingen worden betrokken en uitgedragen nog voordat de reakties vanuit de bevolking zijn ontvangen.
D'66 zal haar standpunt m.b.t. de struktuurstudie danook eerst na afloop van de lopende inspraakprocedure bepalen.

2. Algemeen

De historische ontwikkeling van Zandvoort alsmede de bestaande problemen, knelpunten en mogelijke oplossingen zijn uitvoerig in de studie beschreven.

Rekening houdend met maatschappelijke veranderingsprocessen dient vooral in de ruimtelijke ordening echter zo goed mogelijk ingespeeld te worden op de toekomstige behoeften.

Het ontwikkelen van een middenlange termijnvisie op deze processen en behoeften is daarbij van essentieel belang.

Het is danook nogal teleurstellend te moeten konstateren dat er, afgezien van het zeer globale en uitsluitend kwantitatieve woningbehoefteonderzoek, nauwelijks naar de maatschappelijke ontwikkelingen en de invloed op de toekomstige behoeften in de verschillende sektoren is gekeken.

De in de toekomst te verwachten ontwikkelingen op het voor Zandvoort zo belangrijke gebied van de rekreatiebehoefte zijn bij voorbeeld nergens terug te vinden.
Wellicht dat in dit opzicht aansluiting kan worden gevonden op het onlangs verschenen Struktuurschema Openluchtrekreatie.

De voor een integrale planopzet en beoordeling noodzakelijke sociaal-geografische en economische onderzoekgegevens zijn in de studie wel aangekondigd, doch nog steeds niet verschenen.

Ook ontbreken nog een aantal essentiële verkeerskundige en geluidsmeetgegevens.

Voor een goede besluitvorming is volledige informatie van alle betrokkenen van zeer groot belang.

Naast de vraag wanneer de ontbrekende gegevens zullen worden verstrekt, is er ook behoefte aan duidelijkheid m.b.t. de wijze waarop de nieuwe gegevens in de studie zullen worden verwerkt, almede aangaande de inpassing in de lopende inspraak- en besluitvormingsprocedure.

3. Welzijn

Bij de diskussies en de besluitvorming aangaande de te maken plannen en te realiseren projekten dient de bevordering van het welzijn van de bevolking steeds uitgangspunt te zijn.

Primair moet worden voorzien in de behoefte aan woonruimte, werkgelegenheid, en een veilig en gezond leefmilieu ; daarnaast dient gezorgd te worden voor een voldoende voorzieningenniveau, terwijl maximale ruimte dient te worden gegeven aan waardevolle zelfontplooingswerkzaamheden in de z.g.n. informele sektor. (verenigings en buurtwerk, jeugd en jongerenwerk, sociaal-cultureel werk, inspraak resp. participatie e.d.)

4. Inspraak

De betrokkenheid van de inwoners van Zandvoort bij de ruimtelijke ontwikkeling van hun woonplaats dient bij voortduring te worden gestimuleerd.

De bewoners dienen uiteindelijk als meest belanghebbenden mede verantwoordelijkheid te dragen en derhalve aktief te worden betrokken in zowel de voorbereidings- alsook de besluitvormingsfase van zaken betreffende hun eigen direkte leefomgeving.

Om het geheel in goede, en vooral duidelijke banen te leiden ware op korte termijn een z.g.n. "participatie verordening" vast te stellen waarbij met name ook de positie van de wijk- en buurtraden, het welzijnswerk en de e.v. verdere ondersteuning door deskundigen nader wordt geregeld.

5. Hoofdlijnen Ruimtelijke Ordening

Het beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening dient in hoofdlijnen gericht te zijn op:

a. het tijdig inspelen op ruimtelijke behoeften. en het voorkomen van ongewenste ontwikkelingen.

b. het verbeteren en bewaken van de samenhang tussen de verschillende ruimtelijke elementen en fukties.

c. beperking van het stedelijk gebied door een intensiever ruimtegebruik.

d. bescherming van natuurgebieden en gebieden resp. objekten met landschappelijke en/of cultuur-historische waarde.

e. zorgvuldige inrichting van de randzônes als buffers tussen de bebouwde ruimte en het omringende landschap.

f. behoud en herstel van het kleinschalige karakter van het bestaande dorp.

g. een zo groot mogelijke integratie van wonen, werken, en voorzieningen.

h. uiterste terughoudendheid m.b.t. de ontwikkeling van nieuwe infrastruktuur.

i. leveren van bijdragen aan de noodzakelijke energiebesparing.

6. Doelstellingen/Prioriteiten

Binnen de beperkte financiele mogelijkheden dient zo veel mogelijk prioriteit te worden gegeven aan:

1. het opheffen van de woningnood met name voor de jongere Zandvoorters.
2. verbetering van de openbare en de verkeersveiligheid.
3. strukturele verbetering en vernieuwing van de werkgelegenheid met name in de toeristenindustrie en de dienstensektor
4. realisering van buurt en jongerencentra.
5. bevordering van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer.
6. verbetering van het woonmilieu.
7. uitbreiding van de voorzieningen op het gebied van de dag- en verblijfsrekreatie.
8. toepassing van energie besparende voorzieningen en alternatieve energiebronnen.

7 Struktuurplan

In het verleden zijn in Zandvoort op het gebied van de ruimtelijke ordening veel ad-hoc beslissingen genomen.

Het gebrek aan samenhang tussen de verschillende elementen ten noorden van de spoorbaan, de aanwezige ruimtelijke belemmeringen zoals het spoorwegemplacement, het vuillaadstation, de begraafplaats, de sportvelden, het zwembad, het caravankamp, de zuiveringsinstallatie, het bedrijventerrein en de uit landschappelijke en milieu-overwegingen zeer verwerpelijke opzet van de plannen Nieuw-noord en Zeereep (noord en midden) alsook de situering van diverse scholen aan het hoofdwegenstelsel maken duidelijk dat er zelfs in het recente verleden met weinig visie is omgesprongen met de ruimtelijke ontwikkeling van ons dorp.

Het ontbreken van een aktueel integraal opgezet struktuurplan voor de gehele gemeente maakt een goede besluitvorming onmogelijk.

De diskussie over de struktuurstudie dient dan ook zo spoedig mogelijk te resulteren in de vaststelling van een "struktuurplan Zandvoort", waarin de meest wenselijke ontwikkeling van onze gemeente voor een periode van ca. 15 jaar in hoofdlijnen is aangegeven.

Teneinde het struktuurplan voor verstarring te behoeden dient het, vooruitlopend op de provinciale streekplan-herziening/evaluatie, om de 2 jaar zonodig te worden aangepast.

Het struktuurplan ware te verkiezen boven de struktuurschets omdat een officieel (door de raad) vastgesteld plan meer garanties geeft voor een duidelijk samenhangend ruimtelijk beleid en een goede (ook financiële) afstemming tussen de verschillende overheidsinstanties.

Naast een kaart met voorschriften en toelichting dient het struktuurplan ook een globaal faseringsschema en een korte termijn uitvoeringsprogramma te omvatten, waarbij vooral een goede afstemming op de beschikbare resp. te verkrijgen middelen van essentieel belang wordt geacht.

8. Globaal bestemmingsplan

Een behoorlijke woning vormt voor iedereen een eerste levensbehoefte.
In Zandvoort is mede als gevolg van de stagnerende woningmarkt sprake van een omvangrijke selektieve woningnood.

In toenemende mate keren jongeren Zandvoort de rug toe omdat hun woonruimteprobleem niet kan worden opgelost.

Het inwonertal van onze badplaats loopt terug en de vergrijzing krijgt een nieuwe impuls; deze ontwikkeling is onaanvaardbaar.

Gezien de snel stijgende woningbehoefte mag met de ontwikkeling van nieuwe woningbouwplannen niet worden gewacht tot een volledig "struktuurplaatje" is gemaakt.
Struktuur en bestemmingsplannen kunnen paralel aan elkaar worden ontwikkeld.

Om tijd te winnen en om geld te besparen ,alsook ter vergroting van de flexibiliteit dient op korte termijn een globaal bestemmingsplan ex art. 11 W.R.O in procedure te worden gebracht waarin alle binnen de bebouwde kom gelegen bouwlokaties zijn opgenomen.

9. Aanwijzing minister Gruyters van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

De aanwijzing aan het provinciaal bestuur is door het college van G.S uitgevoerd en verwerkt in het inmiddels door provinciale staten goedgekeurde streekplan ANZKG.(Amsterdam NoordZeeKanaalGebied)
De aanwijzing kan derhalve als afgedaan worden beschouwd.
Uitsluitend het Kroonberoep m.b.t. het Zeereep-plan is nog in procedure.

De noodzaak te komen tot beperking van het stedelijk ruimtegebruik en de noodzaak de realisering van nieuwe infrastruktuur ten koste van het ons omringende landschap zo veel mogelijk te voorkomen (o.a. aanleiding voor de aanwijzing) is echter nog steeds aktueel en wordt ook door ons nog steeds onderschreven.

10. Streekplan ANZKG

Met in achtneming van de aanwezige interpretatievrijheid en/of afwijkingsbevoegdheid dient het streekplan voor de eerstkomende jaren als randvoorwaarde te worden geaksepteerd.

M.b.t. de ontwikkeling op iets langere termijn dient echter het gemeentelijk "struktuurplan Zandvoort" zo veel mogelijk richting te geven aan het provinciale streekplan.

Overigens zou het wellicht zinvol zijn de betekenis van de bij het streekplan behorende kaart genaamd "randvoorwaarden wonen en kantoren" eens nader onder de loep te nemen omdat op deze kaart bouwontwikkelingen ten noorden van het bestaande dorp en met name op het circuitterrein in beginsel niet worden uitgesloten.

11. Geluidshinder

De normen (incl. ontheffingsmogelijkheden) gesteld in de Wet Geluidshinder dienen zowel bij de realisering van nieuwe plannen alsook bij de beoordeling van de bestaande situatie te worden aangehouden.

12. Prognose woningbehoefte

Het aantal te bouwen woningen (1000) is in de struktuurstudie ongenuanceerd overgenomen uit de medio 1979 verschenen"prognose van de kwantitatieve woningbehoefte in de gemeente Zandvoort".

Genoemde prognose heeft echter door gebrek aan specifiek cijfermateriaal aangaande de Zandvoortse woningmarkt slechts een indicatieve waarde.

Een aantal veronderstellingen uit het rapport van het sociografisch bureau blijkt echter , als gevolg van de aantrekkelijkheid van Zandvoort als woonplaats, de geringere mobiliteit van de bevolking (economische situatie) en de geringe invloed van de gemeente op de woningverdeling (beperkt instrumentarium en een relatief klein distributiebestand), niet op te gaan.

De woningbehoeften t.g.v. vestigings en forenzensaldi zijn in de praktijk zeker niet te verwaarlozen, de interne doorstroming is bijna tot stilstand gekomen, terwijl ook de toepasbaarheid van de gehanteerde woningwenspercentages (uit provinciale woningbouwnota 1977) in deze specifieke situatie in twijfel moet worden getrokken.

Het in 1978 bestaande basis-tekort lijkt bovendien door de beperkte registratie van woningzoekenden te laag te zijn aangenomen.

13. Nader onderzoek woningbehoefte

Uit een analyse van de mutaties in het gemeentelijk woningzoekendenbestand, de verleende woonvergunningen en de woningbouwcijfers is ons gebleken dat:

a. de bestaande (eigen) woningbehoefte groter is dan uit het gemeentelijk woningzoekenden-bestand zou mogen worden verondersteld, doordat een groot aantal woningzoekende EMM-leden niet bij de gemeente staan ingeschreven.

b. het aantal nieuw ingeschreven woningzoekenden vertoont met 195, 255, en 315 eenheden over de jaren 1978 t.m. 1980 een sterk stijgende lijn.

NB. Uitsluitend Zandvoorters en economisch gebondenen kunnen worden ingeschreven.

c. het aantal afgevoerde woningzoekenden bedroeg over de zelfde periode resp. 75, 100, en 148 eenheden, waarbij dient te worden opgemerkt dat echter slecht aan 40,59 en 67 woningzoekenden een woning kon worden toegewezen,de overigen werden administratief afgevoerd omdat ze elders woon of werkgelegenheid hadden gevonden.

d. In het afgelopen jaar werden bij een bouwproduktie van 23 nieuwe woningwet-woningen 67 woningzoekenden aan een woning (gemeente/EMM) geholpen, 9 geregistreerde woningzoekenden trokken in een part. huur of koopwoning dan wel een bejaarden huis, terwijl 72 woningzoekenden (3X aantal 1978,1979) werdan afgevoerd omdat ze niet meer in.de gemeente woonden of werkten

e. Per 31 maart 1981 waren bij de gemeente 731 woningzoekende eenheden ingeschreven (gezinnen,.2 pers.huishoudens, a.s. echtparen danwel alleenstaanden)

Van deze 731 beschikten er echter 115 eenheden over een woning die door de gemeente opnieuw zou kunnen worden toegewezen.

Het tekort opdeze datum bedroeg derhalve minimaal 616 woningen.

Uit de bovengenoemde cyfers kan gekonkludeerd worden dat het woningtekort,wanneer geen nieuwbouw zou plaatsvinden en ook de doorstroming niet zou kunnen worden bevorderd, jaarlijks met 175 à 200 woningen zal toenemen en derhalve op zeer korte termijn al de geplande 1000 woningen zou kunnen overschrijden.

De werkelijke woningbehoefte kan echter slechts verantwoord worden vastgesteld en vooruitberekend door middel van wetenschappelijk onderzoek en een op maatschappelijk inzicht gebaseerde interpretatie van de daaruit voortvloeiende gegevens.

Het lijkt ons echter tegen de achtergrond van de genoemde feiten hoogst noodzakelijk dat de woningbehoefteraming, waarop de struktuurstudie is gebaseerd, op korte termijn wordt bijgesteld en uitgebreid met een advies aangaande de bij nieuwbouw te hanteren differentiatie naar woninggrootte en financieringscat egorie.

Vooruitlopend op deze bijstelling zou het wenselijk zijn in overleg met EMM te komen tot een sluitende registratie van woningzoekenden

Door middel van een koppeling van het woningbestand, het bevolkingsregister, het kadaster, het onroeren goedbestand, het woonvergunningenstelsel en de bestanden van het gas en waterleidingbedrijf ware bovendien te komen tot een beter inzicht in het funktioneren van de Zandvoortse woningmarkt met name ten aanzien van de beschikbare reserves. (leegstand, 2e woningbezit, permanente en seizoenverhuur alsmede de gemiddelde woning- in relatie met de woninggrootte) bezetting

Het aantal te bouwen woningen, de te hanteren differentiatie, alsook het huurprijs- resp. stichtingskostenniveau dienen op zo kort mogelijke termijn in de vorm van een woningbouwnota in de raad ter diskussie te worden gesteld.

14. Beperking van het aantal te bouwen woningen

Niet genoeg kan worden benadrukt dat woningbouw op zichzelf nog geen oplossing van de woningbehoefte van de Zandvoorters behoeft in te houden.

Enerzijds speelt de vraag of we er in slagen de woningen betaalbaar te houden in verhouding tot de draagkracht van de woningzoekenden, anderzijds is het te voeren huisvestingsbeleid van grote invloed op de vraag hoeveel woningen er moeten worden gebouwd.

Wanneer prioriteitsmaatregelen t.b.v. de Zandvoortse woningzoekenden achterwege blijven is oplossing van het huisvestingsprobleem een illusie.

Door een aktieve bestrijding van leegstand en partieel gebruik, het stimuleren van de doorstroming, en het bevorderen van woningsplitsing en vormen van gezamelijk gebruik, het afremmen van de migratiestroom (bejaarden, buitenlanders, arbeidslozen) in kombinatie met b.v. een duidelijk hogere score van vooral de jongere Zandvoorters in het urgentiestelsel moet de woningbouw zo veel mogelijk worden beperkt en de vergrijzing een halt toe worden geroepen.

15. Ontwikkelinsmodellen/ Externe faseerbaarheid

Vanwege de onzekerheid m.b.t. de toekomstige woningbehoefte en ter voorkoming van de in het verledengemaakte fouten dienen bij voorkeur 2 struktuurmodellen te worden ontwikkeld, nl een minimum model met een uitbreiding van ca 1000 woningen en een maximum model met 1500 à 2000 nieuwe woningen.

In beide modellen dienen ook de uitbreidingsmogelijkheden voor de werkgelegenheid en de rekreatieve voorzieningen gefaseerd te worden aangegeven.

In geval van onvoorziene ontwikkelingen kan op deze wijze heel geleidelijk en soepel worden overgeschakeld van een minimummodel op een midden of maximummodel.

16. Intensiever ruimtegebruik

Tegen de achtergrong van de economische ontwikkeling zal het in de toekomst, bij een teruglopende gemiddelde woningbezetting steeds moeilijker worden onze kollektieve voorzieningen op peil te houden.

Omwille van de verbetering van het maatschappelijk draagvlak, ter verlaging van de woonlasten, alsmede omwille van het behoud van natuur en landschap, de verbetering van de samenhang van het stedelijk gebied (verbetering woonkwaliteit) alsook uit oogpunt van energiebesparing wordt een intensievere bebouwing binnen de bestaande dorpsgrenzen voorgestaan.

Woningbouw dient derhalve in beginsel beperkt te blijven tot de open plekken binnen de streekplan-aanwijzing, terwijl binnen landschappelijk aanvaardbare grenzen enige afrondende bebouwing aan de noordzijde van het dorp niet bij voorbaat mag worden uitgesloten of onmogelijk worden gemaakt.

In verband met de bestaande verkeers-, milieu- en energieproblematiek dient vooral in de omgeving van het station -binnen de grenzen van een aanvaardbaar woonmilieu en voorzieningenniveau- in zo hoog mogelijke dichtheden te worden gebouwd.

Woningbouwbeperkende faktoren dienen zo spoedig mogelijk te worden geëlimineerd.

17. Circuit

Voor het einde van het jaar dient een zodanige oplossing tot stand te komen dat de voor de eigen woningbehoefte noodzakelijke woningbouw onbelemmerd doorgang kan vinden.

Op grond van de Wet Geluidshinder en de bijkomende milieubezwaren is sluiting van het circuit onontkoombaar.

De lasten verband houdende met de sluiting van deze nationale rekreatie-voorziening mogen en kunnen evenwel niet worden afgewenteld op de Zandvoortse bevolking, die reeds zwaar gebukt gaat onder een niet meer te dragen negatief saldo op de rekreatie bebroting.

18. Doortrekken Herman Heijermansweg

Doortrekking van deze weg betekent dat de woongemeenschappen nieuw-noord en nieuw-unicum alsmede diverse sport en rekreatievoorzieningen van het dorp worden afgesneden.

Het bestaande Kostverlorenpark zal op onaanvaardbare wijze worden aangetast, terwijl sprake is van een investering die de draagkracht van de Zandvoortse bevolking verre te boven zal gaan.

Zelfs al zouden de lasten van de weg door derden worden gedragen, en de aanleg van een verbindingsweg tussen de Zandvoortselaan en de noord-boulevard noodzakelijkzijn, dan nog bestaat een grote voorkeur voor een meer oostelijk gelegen rondweg.

In alle gevallen ware een gedeelte van de circuitbaan door middel van een simpele doorverbinding t.p.v. de verlengde Keesomstraat te gebruiken als alternatieve ontsluitingsweg vanaf de boulevard naar nieuw-noord en de sportterreinen.

Alvorens echter zinvol kan worden gediskussieerd over wijzigingen in het hoofdwegenstelsel zullen er meer gegevens op tafel moeten komen over de bestaande en toekomstige wegbelastingen en geluidshinder.

152

19. Sportvelden Zandvoortmeeuwen

De bestaande sportvelden aan de v.Lennepweg en de Vondellaan dienen verplaatst te worden naar het binnenterrein van het circuit.
Op het langs de spoorlijn gelegen bijveld dient echter een door alle Zandvoortse verenigingen te gebruiken hoofdveld te worden gerealiseerd dat bovendien geschikt zou moeten zijn voor het houden van evenementen.(gemeentelijk beheer)

20. Spoorwegemplacement

Het spoorwegemplacement en het bijbehorende vuillaadstation dienen te worden verplaatst naar de omgeving van het industrieterrein om plaats te maken voor een omvangrijke woningbouwontwikkeling. (ook in het belang van NS)

21. Caravankamp de Zeereep

Ook het caravankamp dient verplaatst te worden naar het binnenterrein van het circuit.

De plaats dient insamenhang met de aldaar reeds aanwezige en nog te realiseren voorzieningen op het gebied van de dag- en verblijfsrekreatie nader te worden bezien.

Ook het Zeereepterrein is gezien de verdiepte ligging uitstekend geschikt voor een intensieve bebouwing.

22. Rekreatieve trekker

De belangrijkste rekreatieve trekkers vormen de zee en het strand. Aan grootschalige pretparken bestaat geen enkele behoefte.

Wel dienen op de overgang tussen strand en boulevard veel meer kleinschalige permanente rekreatievoorzieningen te komen.

Met name in het gebied tussen de kop van de Kerkstraat en de kop van de v.Lennepweg is ter versterking van de positie van de badplaats behoefte aan omvangrijke aanpassingen in de richting van voorzieningen die ook het verblijf buiten het hoogseizoen aantrekkelijk maken.

*en het hoofdwegenstelsel

De situering van genoemde voorzieningen, de benodigde parkeergelegenheid*dienen zodanig op elkaar te worden afgestemd dat voor de rekreant zo min mogelijk barrières aanwezig zijn tussen strand, dorp, en rekreatieve voorziening.

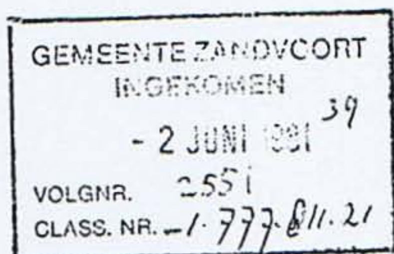
mei 1981
PVW

Werkgroep Struktuurstudie D'66

Ruud Willegers
Ruud Sandbergen
John Beivoet
Maurice v Maurik
Peter v Wijk

Insprakgroep Centrum
p.a. koningstraat 29
2042 VG Zandvoort

Zandvoort, 30 mei 1981 154



Aan het College van Burgemeester
en Wethouders van de Gemeente
Zandvoort

Geacht College,

Hierbij doe ik U de definitieve reaktie toekomen van de inspraakgroep Centrum op de door U gepresenteerde struktuurstudie.

De inspraakgroep is geformeerd uit inwoners van Zandvoort die zich op de informatieavond in het gemeenschapshuis hebben aangemeld aangevuld met een aantal centrumbewoners die zich later bij de groep hebben aangesloten.

De reaktie is voorbereid door een werkgroep bestaande uit de navolgende personen;

N.F.Bakels,	v.Speykstraat 15
Fr.Hartog	Tj. Hiddestraat 161 (sekr.)
H.Heino	Nieuwstraat 1a
G.Loos	Gasthuisplein 7
J.Paap	v. Ostadestraat 19
J.v.d.Werff	Gasthuisplein 3
Mevr.Wolff	v.Speykstraat 5
P.F.v Wijk	Koningstraat 29 (voorz.)

De werkgroep kwam om de twee weken bijeen in het gemeenschapshuis en organiseerde een openbare slot-bijeenkomst waar de definitieve tekst nog op enkele punten werd aangevuld.

Gaarne verzoek ik U onze reaktie onder de aandacht van de raadsleden te brengen zodat ons standpunt een rol kan spelen bij de standpuntbepaling van de diverse politieke groeperingen.

Hoogachtend,

n.s. inspraakgroep Centrum

P.F.v.Wijk

REAKTIE INSPRAAKGROEP CENTRUM OP DE "STRUKTUURSTUDIE ZANDVOORT".

1. Inleiding.

In opdracht van het gemeentebestuur is door een ambtelijke werkgroep een studie gemaakt betreffende de bestaande problemen en de mogelijke toekomstige ontwikkelingen op het gebied van de woningbouw, voorzieningen, rekreatie, landschap en het verkeer.

De struktuurstudie beoogt een discussie op gang te brengen over het toekomstig gezicht van Zandvoort; uiteindelijk zal door de gemeenteraad een plan moeten worden vastgesteld, waarin de hoofdlijnen voor de ontwikkeling van onze bad- en woonplaats staan aangegeven.

De inspraakgroep Centrum wenst door middel van deze reaktie bij te dragen aan het oplossen van de bestaande problemen, en mede richting te geven aan toekomstige ontwikkelingen die middels de ruimtelijke ordening mogelijk worden gemaakt.

Om mogelijke misverstanden te voorkomen dient gesteld te worden dat de aanduiding Centrumgroep geen ruimtelijke begrenzing inhoudt en deze groep zich nadrukkelijk heeft gebogen over de totaal-problematiek, waarvan de centrumontwikkeling uiteraard deel uitmaakt.

2. Procedure.

Door de inspraakgroep is een werkgroep geformeerd bestaande uit tien personen ter voorbereiding van een reaktie.
De door de werkgroep gemaakte conseptreaktie is zo veel mogelijk verspreid, in een openbare bijeenkomst met de aanwezigen besproken, en vervolgens met in acht name van de gemaakte opmerkingen vastgesteld.

3. Inspraak.

De ontwikkeling van Zandvoort is een proces dat meer dan nu vaak het geval is gedragen zou moeten worden door de inwoners van deze gemeente.

De creativiteit van enerzijds het ambtelijk/deskundig apparaat en anderzijds de burgers van deze samenleving wordt echter nauwelijks gekoppeld, waardoor een belangrijk potentieel ongebruikt blijft en de samenleving schade wordt toegebracht.

Het verdere planvoorbereidingsproces zou derhalve gericht moeten zijn op deelname van de burger aan de planvoorbereiding en besluitvorming.
De besluitvorming dient daartoe gestruktureerd en toegankelijk gemaakt te worden, met name ook voor degenen die er niet beroepshalve bij betrokken zijn.

Het in beeld brengen (werkmaquettes, kaarten en ontwerptekeningen) van het te maken milieu is nodig om er samen over te kunnen praten en beslissen (beeldvorming).
Inspraak en besluitvormingsprocessen die uitsluitend of voornamelijk verbaal verlopen leiden in de meeste gevallen tot het kiezen voor (vermeend) eigenbelang.
In het kader van deze inspraakprocedure hebben wij een discussie met de deskundigen (stedebouwkundige, verkeerskundige, landschapsarchitect) node gemist.

4. Prioriteiten.

Unaniem maken wij ons ernstig zorgen over omvang en toename van de woningnood in Zandvoort en de mogelijke gevolgen voor de bevolking, het bedrijfsleven en de bezetting respectievelijk financiering van onze algemene voorzieningen (scholen, sociaal-culturele, medische en rekreatieve voorzieningen) wanneer in de aanwezige woningbehoefte niet wordt voorzien.
De meest recente bevolkingscijfers geven reeds een terugloop van het inwonertal aan, terwijl vooral jongere Zandvoorters bij gebrek aan perspektief op de woningmarkt in toenemende mate Zandvoort de rug toe keren.

Alle mogelijke middelen moeten naar onze mening worden aangewend om het inwonertal van Zandvoort tenminste in stand te houden en zo mogelijk te vergroten.

Het te maken struktuurplan (nu nog schets) dient dan ook primair te worden gericht op het aangeven van uitbreidingsmogelijkheden voor woningbouw.

Binnen drie jaar zal het aantal ingeschreven woningzoekenden boven de 1000 zijn gestegen; de bouw van 1000 woningen in de eerstkomende 10 tot 15 jaar zal dan ook zeker onvoldoende zijn om de huisvestingsproblemen op te lossen.

Op langere termijn zijn als gevolg van de gebrekkige doorstroming zeker ca. 1500 betaalbare woningen noodzakelijk om in de eigen woningbehoefte te voorzien.

In verband met de zeer schaarse ruimte en ook uit kostenoverwegingen dienen plannen gerealiseerd te worden met hoge dichtheden, waarbij met een minimum aan ruimte en materiaalgebruik een maximum aan gebruiks- en belevingswaarde wordt bereikt.

Om de kosten in overeenstemming te brengen met de draagkracht van de woningzoekenden dient taakstellend te worden gebouwd.

Naast het oplossen van de huisvestingsproblematiek dient voldoende ruimte te worden gereserveerd respectievelijk aangegeven voor een strukturele verbetering en uitbreiding van de werkgelegenheid vooral in de dienstverlenende en administratieve sektor.

Bijzondere aandacht ware bovendien te besteden aan de verbetering van de leefbaarheid van Zandvoort, waarbij vooral gedacht wordt aan de veiligheids- en milieuaspekten.

Gezien het economisch perspectief dient het plan tenslotte realistisch dat wil zeggen sober en doelmatig te worden opgezet.

5. Het struktuurplan in grote lijnen.

Handhaving van het omstreden circuit lijkt niet langer verantwoord;
het oplossen van de huisvestingsproblematiek is voor de toekomst van Zandvoort van groter belang.

Onder voorwaarde dat door de hogere overheid voldoende alternatieve voorzieningen ter kompensatie van de inkomstenderving en het verlies aan werkgelegenheid worden geboden kan in principe worden ingestemd met sluiting van het circuit.

Een tussenoplossing waarbij door regering en parlement voor de duur van de grandprix races ontheffing van de wet op de geluidshinder wordt verleend waardoor het circuit zou kunnen voortbestaan terwijl de woningbouw in Zandvoort in z'n geheel doorgang zou kunnen vinden is echter ook aanvaardbaar, mits over de haalbaarheid van een dergelijk kompromis op korte termijn (vóór December 1981) zekerheid kan worden verkregen. Indien die zekerheid er niet komt zal de gemeenteraad gerechtigd zijn de beschikbare motie voor sluiting van het circuit uit te voeren.

Het omringende duinlandschap wordt zo min mogelijk aangetast.

Bestaande natuurgebieden worden gerespekteerd en beschermd.

Uitbreiding van de werkingssfeer van de provinciale verordening Bescherming Bodem en Grondwater respectievelijk van de duininfiltratie (t.b.v. watervoorziening) rond Zandvoort wordt niet wenselijk geacht.

Rond het dorp wordt een zone bestemd voor rekreatiegebied, als kompensatie voor het gemis aan speel- en groenvoorzieningen in het dorp.

Woningbouw beperkende voorzieningen zoals het vuillaadstation en het rangeeremplacement van NS bij voorkeur verplaatsen naar de omgeving van het industrieterrein in Noord.

Een gefaseerde afbouw respectievelijk verplaatsing van de begraafplaats wordt op langere termijn wenselijk geacht.

Ook de bestaande sportvelden dienen gedeeltelijk plaats te maken voor woningbouw. In verband met de enorme waarde voor de passieve rekreatie (door de toenemende vrije tijd, respectievelijk de vergrijzing van steeds grotere betekenis) dient tenminste één voetbalveld op een centrale plaats in het dorp te worden gehandhaafd.
Het hoofdveld van Zandvoortmeeuwen ware daartoe bij voorkeur te verplaatsen naar het westelijk veld aan de van Lennepweg. Een en ander zal afhankelijk zijn van de bereidwilligheid van NS de eerder aangegeven verplaatsingen uit te willen voeren. Indien NS daartoe niet bereid blijken te zijn, dient het hoofdveld van Zandvoortmeeuwen gehandhaafd te blijven op de huidige plaats en het westelijk veld aan de van Lennepweg als bouwlokatie te worden aangewezen.

Woningbouw dient bij voorkeur plaats te vinden binnen de (ruim te hanteren) begrenzing van het bestaande bebouwde gebied.

In Nieuw Noord en langs de kust is aanvullende bebouwing ter verbetering van het leefmilieu (veiligheid, windhinder) wenselijk.

De grootste konsentratie van woningbouw dient plaats te vinden in de omgeving van het station.
Een kombinatie met kantoren, winkels en slechtweerakkomodatie (zoals bijv. een evenementenhal, bioscoop, buurthuis) lijkt wenselijk (congrescentrum).
Ook het te saneren woongebied ten Noord-westen van het station dient in een dergelijke ontwikkeling te worden betrokken.

Het bestaande rekreatieve circuit (te weten Haltestraat-Kerkstraat-Boulevard-Zeestraat) behoeft dringend verbetering, waarbij met name aandacht ware te besteden aan:
- opname van het stationsplein in deze route
- verbetering van de relatie met het strand (verbetering veiligheid ter plaatse van wegkruisingen, aanbrengen aantrekkelijke geleidende -winkel- bebouwing)
- toevoegen permanente rekreatieve voorzieningen langs het betreffende boulevardgedeelte (restaurant, bowling, museum, enz.)
- bestrijding windhinder om ook buiten het seizoen een aantrekkelijke route te verkrijgen.

Het buurtwinkelcentrum aan de passage (zo mogelijk inklusief de vestiging van Dirkson) afbouwen en verplaatsen naar stationsplein/route strand, mede ten behoeve van de geplande nieuwe woongebieden

Er bestaat echter geen behoefte aan uitbreiding van het bestaande winkelbestand.

Met betrekking tot de voorzieningen dient nog ruimte te worden gereserveerd voor buurtakkomodatie (o.a. ten behoeve van jeugd- en jongerenwerk rond het station en in Nieuw Noord).

Ten Zuiden van de Fr. Zwaanstraat kunnen de nodige tennisbanen worden aangelegd.

Het caravankamp de Zeereep ware te verplaatsen naar de duinrand (circuitgebied).

Met betrekking tot het verkeer wordt een duidelijke indeling in verkeersgebieden en verblijfsgebieden nagestreefd.

Optimale benutting van de bestaande verkeerswegen.

Doortrekking van de Herman Heijermansweg is uit oogpunt van kosten, natuurbehoud en barrierewerking voor Nieuw Noord onaanvaardbaar.

In het algemeen zo min mogelijk nieuwe wegen aanleggen.

Hoge prioriteit voor de bevordering van het fietsverkeer en het openbaar vervoer.

Vermindering van het verkeer rond de scholen en door het centrum ten behoeve van de veiligheid van de voetgangers.

Opstelling van een totaal parkeerplan ter verbetering van de bereikbaarheid van voorzieningen en ter verbetering van het milieu.

6. Woningbouw algemeen.

De inspraakgroep vraagt garanties opdat de te bouwen woningen ook werkelijk ten goede komen aan de Zandvoortse woningzoekenden.

Grote vraagtekens zet de groep bij de per lokatie aangegeven woningaantallen; de door de stedebouwkundige in deze gehanteerde uitgangspunten (woninggrootte, benodigde openbare ruimte e.d.) bleken bij navraag niet te achterhalen.
Naar onze mening kunnen (en moeten) in de aangegeven lokaties meer woningen worden gebouwd, en dit wordt des te dwingender naar mate het percentage te realiseren sociale woningbouw groter wordt.

De wenselijke woningbouwproduktie dient naar onze mening zowel naar omvang, inhoud als kwaliteit middels een specifieke woningbouw-nota te worden onderbouwd en ter diskussie te worden gesteld.

Per lokatie ware een specifiek programma te maken, waarin o.a. het aantal te bouwen woningen, de maximale bouwhoogte, woninggrootte, bestemming, financieringssektor alsmede de maximaal aanvaardbare stichtingskosten worden vastgelegd.

Naast de nieuwbouw dienen ook de mogelijkheden van woningsplitsing en met name de verbouw van bestaande gebouwen (scholen, kantoren, bedrijven, pensions, e.d.) voor één en twee persoonshuishoudens respectievelijk alternatieve woonvormen te worden bezien.

De groep is voorstander van een integratie van wonen en werken. Zowel in algemene zin (beperking van de afstand wonen-werken), als ook op de kleine schaal (winkels en kantoren bij voorkeur kombineren met woningen).
Ter verbetering van de leefbaarheid dient de sociale kontrole op de openbare ruimte tevens te worden bevorderd door woningorientatie naar de straat, bouwen op een menselijke schaal (voldoende variatie), terwijl het maken van dode ondergevels (kale muren, bergingen, garagewanden, en trapportalen) aan de openbare weg moet worden vermeden.
Op de begane grond dient zeker aan de straatkant zo veel mogelijk te worden gewoond ("er moeten ogen gericht zijn op de straat").

Voor die lokaties waar aan gestapelde bouw wordt gedacht, en direkt aan de kust (lokatie C) is het onderwerp windhinder erg belangrijk. De gebouwhoogte staat in direkte relatie tot de sterkte van de op de begane grond ondervonden windhinder. Daarom dient echte hoogbouw uit milieu-overwegingen te worden vermeden. Het inschakelen van ter zake deskundigen (bijv. TNO) mede ter verbetering van de bestaande situatie langs de kust, als ook ter beoordeling van nieuwe plannen in verband met windhinderproblematiek wordt zeer wenselijk geacht.

Bij het maken van verkavelings- en woningbouwplannen zal rekening moeten worden gehouden met de reeds bestaande energieproblematiek o.a. door bevordering van alternatieve energievoorziening, respectievelijk goede woningisolatie.

Ten aanzien van verscheidenheid en vorm van de te bouwen woningen kan het voordelig zijn via bijv. de VNG goede, goedkope, reeds uitgevoerde woningbouw in andere gemeenten te bestuderen.

7. Bouwlokaties.

De lokaties S1 t/m 5, T1 en 2, R2, M alsmede P2 t/m 4 komen niet voor woningbouw in aanmerking.

In de lokaties K en L dient uitsluitend te worden gebouwd op plaatsen die landschappelijk aanvaardbaar zijn. Met name behoort aandacht te worden besteed aan de overgang van het woongebied naar het omringende landschap.

Bebouwing van lokatie I is voorlopig ongewenst (eventueel later in kombinatie met Clarastichting).

In lokatie G in principe ruimte open houden voor het hoofdveld van Zandvoortmeeuwen.

Ter plaatse van het parkeerterrein bij de watertoren (lokatie N) zou woningbouw langs de Westzijde van het te handhaven parkeerterrein bij kunnen dragen aan een verbetering van de leefbaarheid in de Thorbeckestraat (voetgangersroute naar het centrum).
Kompensatie van een eventueel verlies aan parkeerplaatsen dient hier echter als voorwaarde te worden gesteld (bijv. ter plaatse van de slooppanden langs de Hogeweg).

Gedeeltelijke bebouwing van de lokatie P1 wordt niet afgewezen.
Met name aan de Zuidzijde van het Friedhoffplein zou op korte termijn met woningbouw kunnen worden gestart (de C. v. d. Lindenstraat ware langs de Noordzijde direkt op de rotonde Brederodestraat aan te sluiten, waardoor de Zuidelijke verbindingsweg langs het Friedhoffplein gedeeltelijk zou kunnen vervallen).

In de lokaties A, B, C, en F (gedeeltelijk) zou zo veel mogelijk gestapeld gebouwd moeten worden (terrasvorm haalbaar?).
Hierbij ware te betrekken de sanering van gedeeltes van de v. Speykstraat, de Burg. v. Alphenstraat en de J. Metzgerstraat, alsmede het stationsplein.
Aan de omgeving van het stationsplein en de relatie met het strand dient bijzondere aandacht te worden besteed (visitekaartje van Zandvoort, en verder vanwege bevordering openbaar vervoer).

Naast de in de struktuurstudie genoemde lokaties dienen naar onze mening ook de navolgende, soms beperkte, bouwmogelijkheden in de diskussie te worden betrokken:

1. Brederodestraat no.1 (in voorbereiding)
2. Sterre der Zee (in voorbereiding)
3. Julianaschool (plan te herzien)
4. Brederodestraat no.51
5. Sonnewende
6. C. v. d. Lindenstraat no.46
7. Swaluestraat no.2 - 18
8. Raadhuisplein (voormalige plaats VVV)
9. Schoolstraat no.6 (Burgerzaken)
10. Willemstraat no. 10 - 12 (opslag)
11. Kanaalweg no.3 - 7
12. Kanaalweg no.33
13. Haltestraat no.31
14. Hulsmanshof
15. De Schelp (dr. C. A. Gerkestraat)
16. Karel Doormanschool
17. Princesseweg nabij Hannie Schaftschool (bij omlegging busroute lijn 81)
18. Zandvoortselaan/Burg. Nawijnlaan (achter no. 11 -15)
19. Verlengde Emmaweg (voormalig bestemmingsplan) indien bebouwing langs Kostverlorenstraat wordt gerealiseerd (de Boerderij)
20. Clarastichting/Sophiaweg Oost
21. Caravanterrein langs spoorbaan tussen stationsplein en Haltestraat
22. Kop Zeeweg (in voorbereiding, wellicht aan te passen aan stationsplein)
23. P. Heinstraat
24. Tj. Hiddesstraat
25. Verdichting Nieuw Noord, o.a. Fahrenheitstraat, Flemingstraat, Keesomstraat, en Linnaeusstraat.

8. Rekratieve trekker.

Grootschalige voorzieningen zoals vakantiebungalows, sportcentrum, paardenrenbaan zoveel mogelijk binnen het circuitgebied onderbrengen. Daarbij is het naar de mening van de inspraakgroep aan te bevelen geen winkels en andere voorzieningen te realiseren welke reeds in Zandvoort aanwezig zijn.
Kleinschalige voorzieningen dienen ter versterking van de relatie dorp-strand te worden gerealiseerd aan het eerder omschreven rekreatieve circuit tussen Kerkstraat en Zeestraat (met name slechtweerakkomodatie).

9. Verkeer.

De inspraakgroep is teleurgesteld over de geringe onderbouwing (verkeersbelasting, geluidsprognoses) en het gebrek aan alternatieven met betrekking tot de voorgestelde wijzigingen in het hoofdwegenstelsel.

Zoals reeds eerder gesteld is de inspraakgroep tegen het doortrekken van de H. Heijermansweg.
De Zandvoortselaan dient zijn entreefunktie voor het centrum te behouden.
Een rechtstreekse aansluiting van de Fr. Zwaanstraat met de Zandvoortselaan lijkt ter ontlasting van het dorp in verband met het op Zuid georienteerde rekreatie- en woonverkeer wenselijk.
Het gebied ten Noorden van de spoorlijn zo veel mogelijk ontsluiten vanaf de Zeeweg.

De doorgaande funktie van de Kostverlorenstraat dient te vervallen.
Nagegaan dient te worden wat het effekt is van het afsluiten van de Tolweg tussen de Haarlemmerstraat en de Dr. C.A. Gerkestraat.

In elk geval dient het vrachtverkeer en het busverkeer op deze route te vervallen en de rijweg te worden versmald door het aanbrengen van fietsstroken, waarbij het instellen van éénrichtingsverkeer (naar Zeestraat) de verkeersveiligheid op deze fietsroute (o.a. naar Gertenbach Mavo) ten goede zou komen.

Voor geheel Zandvoort zou een circulatieplan moeten worden gemaakt, waarbij met name de woon-, school-, en centrumgebieden ontlast zouden worden van het niet-bestemmingsverkeer. Afsluiting van de Princesseweg voor doorgaand verkeer dient daarbij te worden overwogen.
Ter verbetering van het openbaar vervoer zou in kombinatie met het fietstunneltje in Nieuw Noord een spoorweghalte moeten komen.

Bij eventuele doortrekking van buslijn 81 naar het station respectievelijk Nieuw Noord zou de busbaan van de Princesseweg kunnen worden verplaatst naar de Haarlemmerstraat en de Hogeweg, waardoor in relatie tot de scholen ruimte vrij komt voor woningbouw respectievelijk parkeerplaatsen (kleinschalig).

In en om Zandvoort dienen meer veilige en aantrekkelijke fietsroutes te worden gerealiseerd.
De nog nader uit te werken fietspadenplannen worden in z'n algemeenheid dan ook met instemming begroet.
Met name de dringend noodzakelijke verbindingen met Haarlem-Heemstede via het Visserspad en de voormalige trambaan worden volledig onderschreven, evenals de geprojekteerde fietstunnel naar Nieuw Noord.

Met het terugdringen van de invloed van en de ruimte voor de auto in het centrum ten behoeve van het langzame verkeer, met name de voetgangers, dient echter niet getornd te worden aan de bereikbaarheid van de woningen en de bedrijven. Een rijbaanversmalling tot drie m, verbreding van het trottoir, en de plaatsing van paaltjes of andere objekten om ongewenst parkeren tegen te gaan lijkt bijv. voor de Haltestraat een akseptabele oplossing.

De inspraakgroep is voorstander van het opstellen van een totaal parkeerplan voor geheel Zandvoort.
Als uitgangspunt voor een dergelijk plan zou het rekreatief parkeren zo veel mogelijk buiten het dorp plaats moeten vinden op bewaakte parkeerplaatsen (betalen bij de uitgang is een zeer goede gedachte).
In zônes rond het centrum dient uitsluitend kort parkeren te worden toegestaan terwijl ten behoeve van belanghebbenden (bewoners, winkeliers) kleine parkeerterreintjes (40 tot 60 auto's) gerealiseerd moeten worden waar uitsluitend vergunninghouders hun auto kunnen stallen.

10. Stuurgroep.

Ter uitwerking van de hoofdlijnen van de struktuurstudie en ter begeleiding van de bouwplannen lijkt het ons wenselijk een stuurgroep in het leven te roepen waarin naast bestuurderen en ambtelijke deskundigen ook afgevaardigden vanuit de bevolking (bewonersorganisaties, belangen groeperingen) gedeeltelijk permanent en gedeeltelijk ad-hoc kunnen participeren.
Voor de akseptatie en de haalbaarheid van de plannen is het naar onze mening noodzakelijk dat de diskussie tussen bestuur en bestuurden op een geloofwaardige en positieve wijze wordt voortgezet.

Inspraakgroep Centrum
PvW - April 1981.

11. Aanvulling.

Een landschappelijk goed ingepast fietspad tussen de voormalige trambaan en het Visserspad ter hoogte van het Kostverlorenpark is in verband met de bereikbaarheid van de Gertenbachschool alsook uit rekreatieve overwegingen wenselijk.

Het VVV kantoor dient verplaatst te worden naar de omgeving van het Stationsplein.

PvW - Mei 1981

XXXV

19 juni 1981.

verzonden: 22 juni 1981.

Aan het Kollege van Burgemeester en
Wethouders van Zandvoort,
Postbus 2,

2040 AA ZANDVOORT

DCK/TZ

Struktuurstudie
Zandvoort mei 1980

Geacht Kollege,

Wij danken u voor de toezending van de stukken, deel uitmakend van de struktuurstudie Zandvoort mei 1980.
Door een misverstand dezerzijds is de Kamer er ten onrechte vanuit gegaan dat reakties op de struktuurstudie vóór 1 juli a.s. in plaats van vóór 1 juni j.l. konden worden uitgebracht, hetgeen wij betreuren. Uit het begeleidend schrijven van 17 juni j.l. bij het ons toegezonden overzicht van de ingediende reakties hebben wij echter begrepen, dat het daarop door u gegeven kommentaar een voorlopig karakter draagt en in een later stadium dieper op de ingediende reakties zal worden ingegaan. Wellicht is het u mogelijk in het kader van die meer uitputtende beoordeling tevens de onderhavige reaktie van de Kamer te betrekken.

De studie is onderwerp geweest van uitvoerige besprekingen in onze Regiokommissie "Zuid-Kennemerland". Voorts is in een plenaire vergadering van onze Kamer in ruime mate aandacht besteed aan de struktuurstudie en meer in het bijzonder aan de mogelijke gevolgen van een eventueel verdwijnen van het circuit voor de CENAV B.V. en het Zandvoortse bedrijfsleven.
Een en ander geeft de Kamer aanleiding tot het volgende kommentaar op de studie.

Blijkens de inleiding wil de struktuurstudie een basis zijn voor zowel verdere gedachtenvorming en onderzoek, als gerichte uitwerking tot een voorkeursstruktuurmodel, welk model op zijn beurt de basis, uitgangspunten en randvoorwaarden zal bevatten voor de vervolgens te ontwikkelen bestemmingsplannen voor deelgebieden van uw gemeente.
Uit deze en andere bewoordingen in de inleiding blijkt de intentie van uw kollege om door middel van een zorgvuldige benadering van het probleem uiteindelijk tot het meest gewenste struktuurmodel te komen en dit vast te leggen in een struktuurschets.
Een zodanige consciëntieuze behandeling van het vraagstuk met betrekking tot de gewenste ruimtelijke struktuur binnen uw gemeentegrenzen heeft uiteraard de instemming van onze Kamer en zij heeft daarvan dan ook met waardering kennis genomen.

Het is de Kamer echter opgevallen, dat in de struktuurstudie op het aspekt wonen en het voorzien in de behoefte daaraan de meeste nadruk is gelegd. Weliswaar wordt in de studie tevens gewezen op het aspekt, dat Zandvoort een badplaats is en dat het funktioneren daarvan in evenwicht moet zijn met het funktioneren van Zandvoort als woonplaats, doch in de opsomming van de verschillende, onderling nauw met elkaar verband houdende aspekten

---

(blz. 3, onder 1.1.) heeft de Kamer helaas het toch bepaald niet onbelangrijke aspekt "de ekonomische betekenis van detailhandel en horeca in nauwe samenhang met het funktioneren van Zandvoort als badplaats" gemist.
Onze Kamer ontkent niet dat uw kollege zich geplaatst ziet voor het probleem waar de circa 1.000 woningen te bouwen, waaraan tot 1993 behoefte is.
De struktuurstudie draagt evenwel -ons inziens ten onrechte- de teneur dat, indien nu maar het circuit wordt opgeheven, daarmee een panacee tegen alle woonruimtelijke problemen in uw gemeente wordt verkregen. De Kamer werpt daartegen in, dat een zodanige benadering enerzijds de ekonomische betekenis van het circuit voor de Zandvoortse ondernemers ten onrechte negeert of onderschat, en anderzijds de aanwijzing van de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van 4 april 1975 en de daaruit voortgevloeide aanwijzing van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland met betrekking tot het caravanterrein "De Zeereep" de realisering van een aantal bouwlokaties als voorgesteld in de onderscheiden struktuurmodellen illusoir maken.

Ten aanzien van de ekonomische betekenis van het circuit merkt de Kamer in het kader van deze reaktie het volgende op:

In het u bekende rapport van de Kamer "Zandvoort - ondernemen en toerisme" van maart 1979 wordt in tabel 35 op pagina 41 de mening van de Zandvoortse ondernemers over het ekonomische belang van o.m. het circuit weergegeven. Daaruit blijkt, dat niet minder dan 88% van de ondervraagde ondernemers (bij respons van 86%) van mening is dat het circuit een bijdrage levert aan de plaatselijke ekonomie en in dat opzicht van groter belang is dan het casino. Op 28 augustus 1979 werd tijdens een bespreking tussen uw kollege en het bestuur van de Kamer expliciet aandacht besteed aan de uitkomsten van het door de Kamer verrichte onderzoek in uw gemeente en meer in het bijzonder aan de onderzoekresultaten met betrekking tot de ekonomische betekenis van het circuit.
In dit verband herinnert de Kamer u voorts aan het in datzelfde jaar gehouden NIPO-onderzoek onder de Zandvoortse bevolking, waaruit bleek, dat 64% van uw inwoners zich vóór handhaving van het circuit uitsprak, terwijl 19% van de ondervraagden meedeelde onverschillig te staan tegenover het al of niet handhaven van het circuit. Slechts 17% sprak zich uit tegen handhaving van het circuit.
Het circuit bestaat thans ruim 32 jaar en zonder overdrijving mag worden gesteld, dat de internationale bekendheid van Zandvoort als badplaats voor een belangrijk deel is ontleend aan de publiciteit rond de jaarlijkse Grand Prix. Met name de ondernemers van hotel- en pensionbedrijven in uw gemeente beweren met grote stelligheid dat het circuit een belangrijke bijdrage levert aan het verblijfstoerisme in Zandvoort. Dat de Zandvoortse ondernemers zich in het kader van de door de Kamer gehouden enquête zo duidelijk uitspraken over het ekonomisch belang van het circuit voor Zandvoort is een gevolg van de omstandigheid, dat in 1972 om u bekende redenen geen Grand Prix-races werden gehouden. In dat jaar werd het ekonomisch belang van het circuit voor Zandvoort manifest. Sinds het begin van de nog lopende kontraktsperiode (1 januari 1973 - 1 januari 1988) tussen CENAV B.V. en uw gemeente is door eerstgenoemde circa 3½ miljoen gulden geïnvesteerd in circuit en akkommodaties. De ekonomische waarde van het circuit wordt door de direktie op 25 à 30 miljoen gulden geschat. Verdere investeringen in de akkommodatie zijn dringend noodzakelijk, doch worden met het oog op de zeer onzekere toekomst van het circuit uitgesteld.
Naar het oordeel van de Kamer is het ekonomische belang van het circuit voor Zandvoort evident. Desondanks hangt sinds de gemeenteraadsverkiezingen van 1977 de mogelijke sluiting van het circuit als een zwaard van Damocles boven het hoofd van de circuitdirektie en heeft de dreigende opzegging van het lopende kontrakt een verlammende werking op het funktioneren van het komplex in ekonomisch opzicht.

Het provinciaal bestuur heeft met een eenvoudige pennestreek het circuit uit het inmiddels vastgestelde streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied geveegd, zonder daaraan een diskussie met de direkt belanghebbenden te hebben laten voorafgaan. Naar de mening van de Kamer was het al of niet voortbestaan van het circuit volkomen ten onrechte zelfs niet opgenomen in het aanzienlijke rijtje van beslispunten, waarover in het kader van de procedure tot vaststelling van het streekplan ANZK-gebied van gedachten is gewisseld met de bevolking in het plangebied.
Naar de mening van de Kamer is op deze wijze onzorgvuldig omgesprongen met de gevestigde belangen van de direkt betrokkenen, i.c. het circuit, en met de belangen van degenen die indirekt mede afhankelijk zijn van het circuit, zoals een aanzienlijk deel van het Zandvoortse bedrijfsleven. Daar een diskussie over het al of niet voortbestaan van het circuit in het kader van de vaststellingsprocedure van eerdergenoemd streekplan volgens de Kamer ten onrechte niet is gevoerd, heeft zij met haar brief aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 13 maart 1981, waarvan
./. bijgaand afschrift, gevraagd een inhoudelijke diskussie over het al of niet planologisch mogelijk maken van het voortbestaan van autocircuit te Zandvoort binnen de provinciale staten te heropenen. Deze brief is thans voor advies in handen gesteld van de Provinciaal Planologische Dienst.

In het licht van bovenstaande opmerkingen zal het u duidelijk zijn dat de Kamer van de vijf in de struktuurstudie opgenomen struktuurmodellen opteert voor model I.
Hiervoor werd reeds opgemerkt dat in een zorgvuldige benadering van het vraagstuk met betrekking tot de gewenste ruimtelijke struktuur binnen uw gemeentegrenzen het element van de ekonomische betekenis van het circuit, detailhandel en horeca in nauwe samenhang met het funktioneren van Zandvoort als badplaats naar het oordeel van de Kamer niet mag worden gemist.
Indien zowel het provinciale bestuur als uw gemeente vanuit een evenwichtige belangenafweging aan dat element alsnog de feitelijke betekenis zouden toekennen, waaraan het op basis van verricht onderzoek (zie o.a. ons rapport "Zandvoort - ondernemen en toerisme" van maart 1979) aanspraak kan maken, behoeft het vraagstuk van de 1.000 te bouwen woningen tot 1993 niet onoverkomelijk te zijn. Immers, een positieve benadering van het circuit, zowel door uw gemeente als het provinciale bestuur zal het Gedeputeerde Staten mogelijk maken door middel van een ontheffingenbeleid ook in de toekomst z.g. representatieve races (de jaarlijkse Grand Prix) toe te staan (een conditio sine qua non voor het circuit) en tegelijkertijd alle bouwlokaties te benutten als opgesomd in de struktuurstudie onder 7.2. op blz. 65, onderaan.

Gaarne vertrouwt de Kamer dat haar reaktie in het definitieve kommentaar door uw kollege zal worden meegenomen. Met veel belangstelling zal zij het verdere verloop van de procedure volgen.

Hoogachtend,

De Kamer van Koophandel en Fabrieken
voor Haarlem en Omstreken

mr J.G. Tielenius Kruythoff
sekretaris

mr N.C. de Groot van Embden
voorzitter